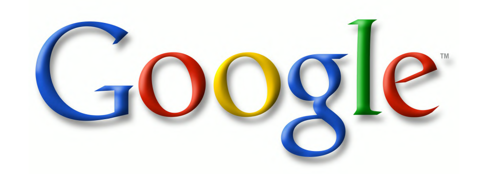
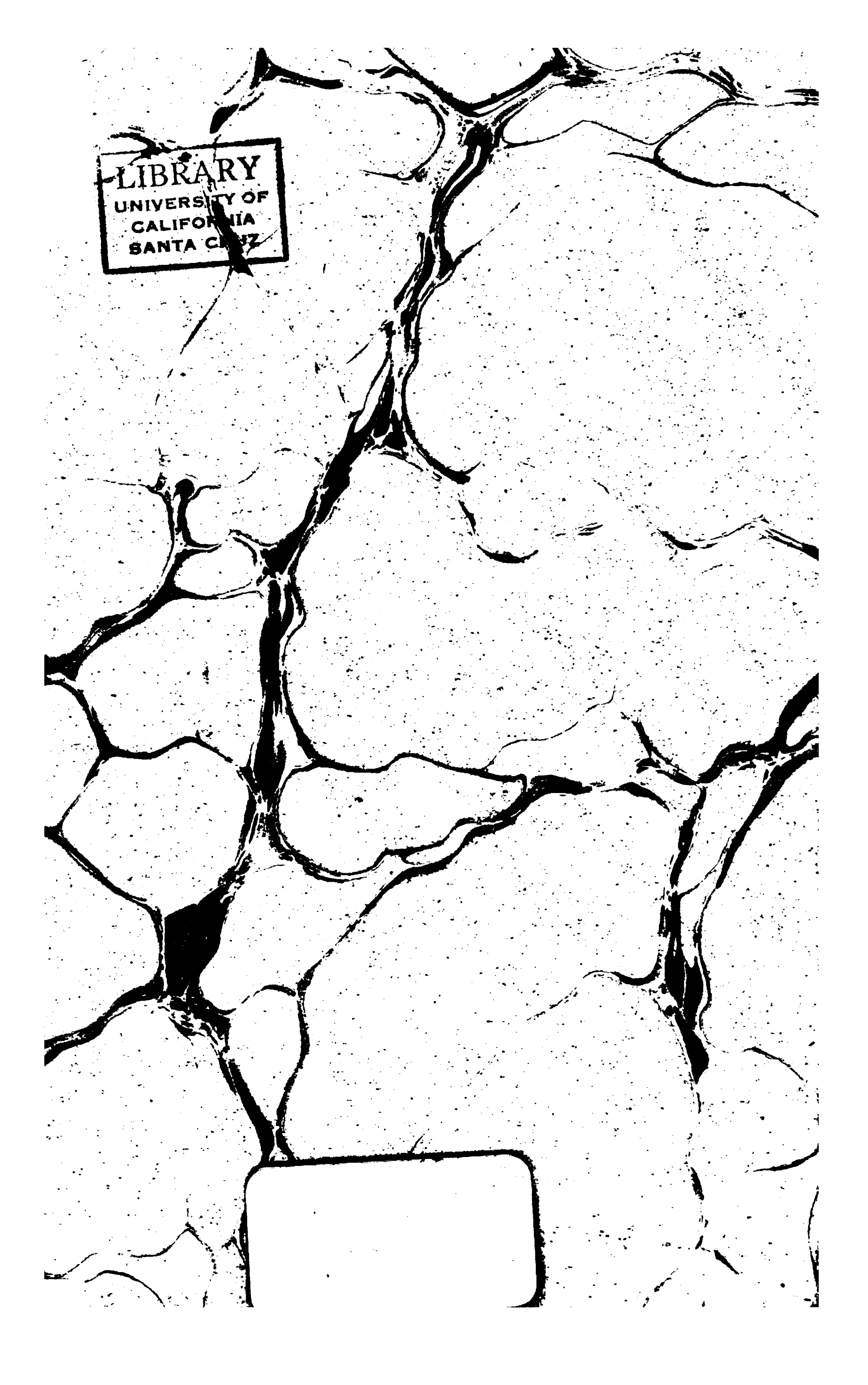
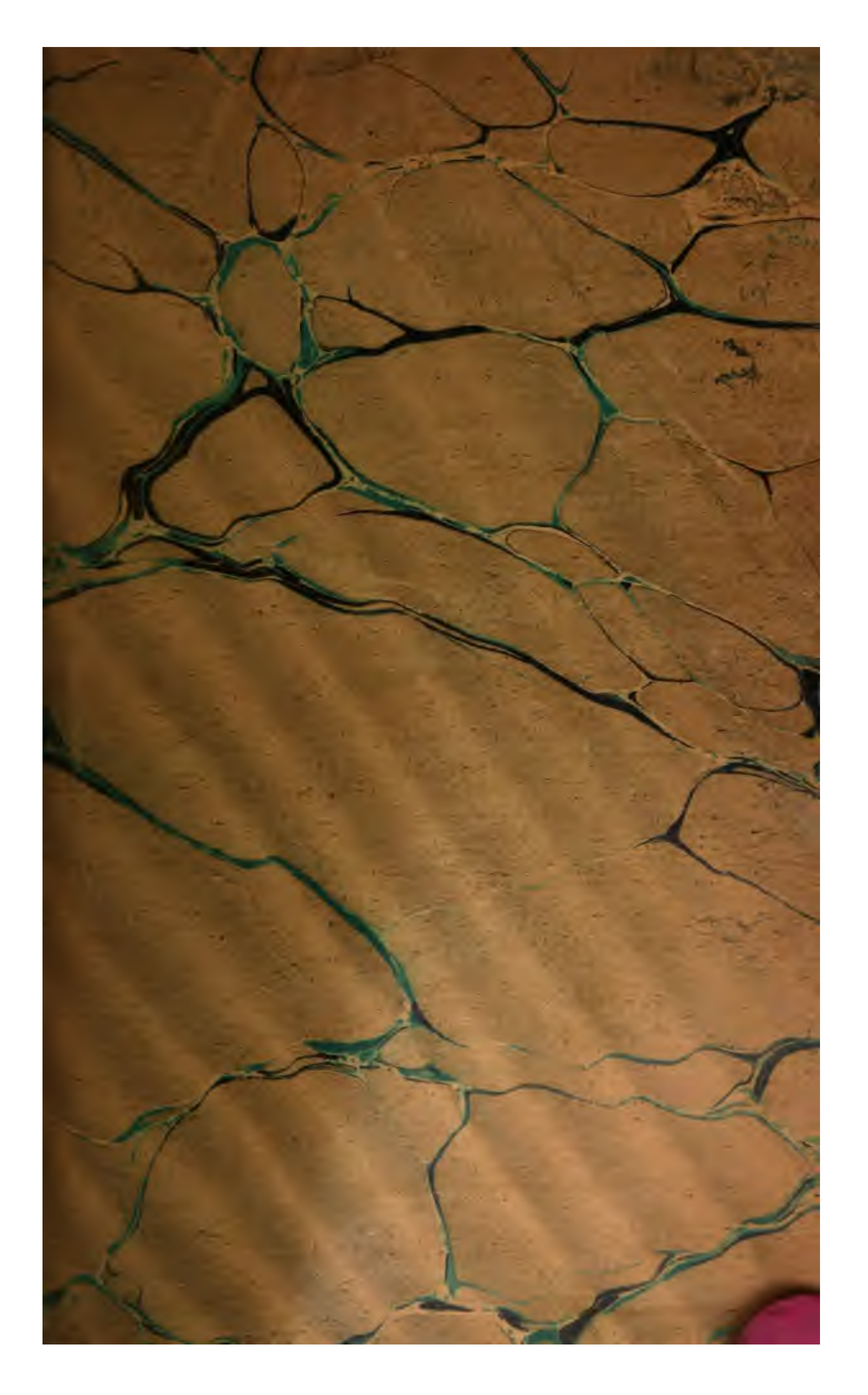



LIBRARY
UNIVERSITY OF
CALIFORNIA
SANTA CRUZ





AUX ANTIPODES

COULOMMIERS
Imprimerie Paul Brodard.



G. VERSCHUUR

AUX ANTIPODES

VOYAGE

EN AUSTRALIE, A LA NOUVELLE-ZÉLANDE
AUX FIDJI, A LA NOUVELLE-CALÉDONIE, AUX NOUVELLES-HÉBRIDES
ET DANS L'AMÉRIQUE DU SUD

1888 — 1889

« L'univers est une espèce de livre
« dont on n'a lu que la première page
« quand on n'a vu que son pays. »
STENDHAL.

OUVRAGE CONTENANT 50 GRAVURES SUR BOIS

PARIS
LIBRAIRIE HACHETTE ET Cie
79, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 79

1891

AUX ANTIPODES

CHAPITRE I

A bord de l'*Océanien*. — De Marseille à Melbourne. — Les enfants à bord d'un paquebot. — Port-Saïd. — Aden. — Les Seychelles. — Escales en Australie. — Développement d'Adélaïde. — Le téléphone dans le port.

C'est la Toussaint ! un mouvement peu ordinaire anime la Cannebière et les quais de Marseille, et le climat de la Méditerranée m'a fait oublier la pluie que j'ai laissée à Paris. Les kiosques du cours Saint-Louis étalent leurs provisions de violettes, d'immortelles, de roses et de myosotis ; le souvenir des défunts chéris invite au pèlerinage et au recueillement. C'est que le culte des morts est un de ceux qui sont le plus puissamment ancrés dans l'âme ; chaque année, quand arrive la fête de la Toussaint, les cimetières voient défiler une foule pieuse qui vient pour quelques instants se retremper au souvenir de ceux qui ne sont plus.

Après avoir rendu hommage à ses morts, chacun se répand dans les rues, pour profiter du soleil réconfortant de ce jour férié. Une partie de la foule se dirige du côté de la Joliette, où l'un des grands bateaux de la compagnie des Messageries Maritimes, l'*Océanien*, fait ses derniers préparatifs de départ. C'est toujours un événement dans un port de mer, si souvent que le cas se produise, que la sortie d'un steamer partant pour les antipodes !

Ceux qui partent sont préoccupés de leur installation, veillent à l'embarquement de leurs bagages, et ont devant eux le charme de l'inconnu.... Mais ceux qui restent? reverront-ils jamais les êtres qui leur sont chers, et les larmes qui perlent dans leurs yeux ont-elles leur raison d'être?

Si celui qui se rend dans les pays lointains y tombe malade, y souffre ou y meurt, pourra-t-on lui prouver son affection, lui fermer les yeux, et déposer sur sa tombe solitaire, quand arrivera une autre Toussaint, le bouquet de violettes porté dans la matinée au cimetière voisin, que les distances ne séparent pas?

Les amis qui ont voulu serrer une dernière fois la main aux partants sont descendus lorsque la cloche a donné le signal du départ; on vient d'embarquer le courrier; commandant et officiers se trouvent à leur poste sur la passerelle; le colosse est libre de ses attaches; lentement la machine se met en mouvement, et le navire s'ébranle, remorqué par un petit vapeur du port.

La plupart des passagers se précipitent à l'arrière, car le petit quai circulaire faisant saillie autour de l'ancien bureau du port à la sortie du bassin de la Joliette sert de rendez-vous à un certain nombre de parents et d'amis qui désirent leur lancer un dernier regard affectueux, et agitent leurs mouchoirs en signe d'adieu — à tout jamais peut-être!

Nous voilà en route; le remorqueur a lâché son amarre, et, après avoir dépassé les forts, nous filons à toute vitesse à peu de distance de la Corniche, et braquons nos lorgnettes sur les silhouettes des maisons qui se perdent à l'horizon, et sur la statue de Notre-Dame de la Garde, qui, du haut de sa colline, semble nous souhaiter une bonne traversée. Bientôt la nuit tombante nous éloigne du pont; c'est alors que se manifeste le premier souci du passager. Il sait déjà si sa cabine est bonne ou mauvaise; s'il y restera tout seul ou si l'adjonction d'un compagnon de voyage lui enlèvera le confort qu'il avait rêvé; mais ce dont il n'a pu encore se rendre compte dans le brouhaha du départ, c'est la société

dans laquelle les hasards de la destinée l'obligeront à vivre pendant plusieurs semaines. Cet examen m'a préoccupé toutes les fois que je me suis embarqué pour un trajet de longue durée, et mon expérience à ce sujet m'a toujours suggéré une réserve, prudente mais polie, envers des personnes que je ne connais nullement; qui peuvent être des plus aimables et des mieux élevées, mais qui également peuvent présenter le type du voyageur grincheux, importun, ennuyeux ou encombrant. Celui qui se lie le premier jour est un homme perdu si le lendemain il constate que son ami de la veille est un personnage désagréable. Il ne peut plus s'en débarrasser et jure, comme le corbeau de la fable, qu'une autre fois on ne l'y prendra plus.

Le résultat de mon inspection est assez favorable; d'abord nous ne sommes pas nombreux; les physionomies sont pour la plupart sympathiques, et, détail qui a une haute valeur à bord d'un bateau, les enfants se trouvent en nombre limité.

En effet, quel châtiment que de vous trouver embarqué — vous, passager qui ne faites de mal à personne — avec quelques douzaines de moutards et de fillettes, depuis l'âge où l'on crie, jusqu'à l'âge où l'on court, saute, pleure et où l'on invente tous les jeux faisant le plus de bruit possible! Les compagnies ont beau augmenter la longueur de leurs ponts, les perturbateurs de votre repos ne vous accorderont aucun répit; leurs toupies et leurs boules vous rouleront entre les jambes; leurs volants tomberont sur le livre que vous êtes en train de lire; leurs cris vous exaspéreront toute la journée, et vous empêcheront d'écrire votre journal de voyage; ils vous marcheront sur les pieds et bousculeront la chaise dans laquelle vous vous livrez à vos méditations,... et vous n'avez le droit de rien dire! Si vous froncez les sourcils, ou qu'un signe de réprobation soit visible sur votre figure, l'heureux père ou l'heureuse mère vous dira d'un ton mordant : « Il paraît, monsieur, que vous n'aimez pas les enfants! »

Dans un voyage précédent, un père indigné de mon regard à la suite des vexations que je subissais depuis deux heures

de la part de son « amour » d'enfant, m'adressa cette question banale. « Pardon, monsieur, lui répondis-je, il s'agit de préciser : je connais deux espèces d'enfants; de quelle espèce parlez-vous? Je connais des enfants bien élevés, peu encombrants et gentils; mais j'en connais d'autres, n'ayant aucune notion des convenances, et élevés par leurs parents dans un système de liberté qui rappelle la vie des sauvages. J'aime beaucoup la première catégorie; quant à la seconde, je ne puis la souffrir qu'en tramway. — Pourquoi en tramway, monsieur? je ne vous comprends pas. — Parce que là ils sont bien forcés de se tenir tranquilles, et que, vu leur peu de corpulence, ils laissent plus de place aux autres. »

Si Victor Hugo était encore de ce monde, l'illustre poète m'enverrait peut-être ses témoins; dans tous les cas, il éprouverait un sentiment de pitié devant le profane qui ne partage pas son extase dans le bonheur que procure la présence de quelques douzaines de moutards turbulents.

Mais je présume que Victor Hugo n'avait jamais fait de longue traversée à bord d'un paquebot, sans cela il est possible que dans sa poésie bien connue, dédiée à l'enfant, il aurait ajouté un couplet final dans le genre de celui-ci :

Mais, s'il me prend un jour l'étonnante folie
De promener au Cap, dans l'Inde ou l'Australie
Mes loisirs triomphants,
Fais-moi trouver, Seigneur, un vaillant équipage,
Et pour courir les mers à l'aise, et sans tapage,
Un bateau sans enfants!

Nous avons parmi nous un personnage haut placé, M. Noël Pardon, nommé tout récemment gouverneur de la Nouvelle-Calédonie et se rendant à son poste avec sa femme et ses deux enfants. Voilà des enfants gentils et bien élevés, dont tous les passagers apprécieront la bonne tenue, et qui ne gêneront personne. Je ne tarde pas à faire la connaissance de l'aimable gouverneur et à lui présenter les lettres qui me recommandent à son bienveillant accueil.

Le reste des passagers se compose de fonctionnaires et

de militaires, se rendant en Nouvelle-Calédonie et à Tahiti, de quelques familles anglaises partant pour les colonies australiennes; d'un monsieur qui ne parlera jamais à personne et dont la nationalité restera une énigme pour tout le monde; de quelques prêtres et d'une demi-douzaine de religieuses se rendant un peu partout; d'un certain nombre de créoles de la Réunion, se trahissant par leur accent, et en possession d'une bande d'enfants pour tramways! Il y a également M. Levat, le directeur sympathique de la Compagnie du nickel, se rendant à Nouméa, le capitaine d'infanterie de marine Renard, aide de camp du gouverneur, et un passager qui voyage pour son plaisir. Ce touriste, c'est moi.

Notre commandant, le lieutenant de la marine de l'État Didier, est un homme charmant, dont la conversation ne tarit jamais; il fait de son mieux pour mettre tout le monde à l'aise, et rendre la traversée aussi agréable que possible.

Le surlendemain nous passons devant l'île de Stromboli, cône volcanique émergeant de la mer azurée. La fumée sort du cratère, que l'éruption de 1886 a ouvert dans ses flancs. Vers trois heures, nous entrons dans le détroit de Messine; à droite, la Sicile avec ses montagnes aux teintes bleuâtres, à gauche, les côtes des Calabres. Lorsque, aidé par mon binocle, je distingue la ville de Reggio, j'ai l'occasion de constater une fois de plus combien le progrès de notre temps ne connaît ni limites ni distances. Voilà une ville qui a l'air riant maintenant; une rangée de maisons toutes neuves s'allongent sur le quai qui borde la mer, et il y a vingt ans, quand j'ai dû y passer une nuit, c'était une des plus misérables bourgades de l'Italie méridionale. Le détroit est plein de voiliers; deux steamers nous croisent en nous saluant au passage.

6 novembre. — La mer, qui a été assez mauvaise pendant deux jours, s'est calmée. Nos vêtements, appropriés aux climats d'Europe, sont remisés dans nos malles; les vestons légers et les casques font leur apparition. On commence déjà à se plaindre de la chaleur régnant dans les cabines du centre du navire. Ne vous pressez pas, novices,

qui allez pour la première fois affronter la température torride de la mer Rouge. Dans quelques jours vous serez bien plus malheureux, et vous vous exposerez à des rhumes en couchant sur le pont!

Port-Saïd se montre au loin; nous y jetons l'ancre après avoir dépassé un grand bateau égyptien, un steamer du Lloyd brémois, et un navire russe tout plein d'émigrants dans leur costume national.

Si j'avais à choisir un endroit pour aller vivre en dehors de Paris, ce ne serait certes pas à Port-Saïd que je fixerais mon séjour. Néanmoins, toutes les fois que j'y ai fait escale, je me suis empressé d'aller à terre, comme tout le monde, et de parcourir une dizaine de fois les quelques rues, disposées en damier, où Arabes, Égyptiens et Indiens se mêlent aux négociants venus de tous les coins de l'Europe. Ces marchands vous poursuivent avec une ténacité qui vous exaspère et tâchent de vous vendre leur pacotille au triple de sa valeur.

Pour comble de bonheur vous êtes accueilli, aussitôt débarqué — que ce soit à dix heures du matin ou à dix heures du soir, — par les sons d'instruments mal accordés accompagnant la voix cassée de quelques nymphes roses, bleues ou jaunes paradant sur une estrade des plus primitives.

Pauvres créatures, dont le passé représente peut-être un roman, et qui ont fini par échouer derrière un violon ou une guitare de café-concert!

Cependant j'observe que, depuis quatre ans, Port-Saïd a pris plus d'extension; j'y trouve quelques magasins ayant des prétentions à certain luxe, des maisons plus modernes et une pharmacie qui ne ferait pas mauvaise figure sur nos boulevards. Le propriétaire vend même les pastilles Géraudel, dont un passager pour Bourbon a oublié de faire sa provision à Paris.

Au moment où nous sommes amarrés, un autre grand bateau, venant de l'Inde, a jeté l'ancre. C'est le *Coromandel*, dont les dimensions sont à peu près égales à celles de notre *Océanien*. Tout ce monde se déverse dans les rues

en même temps que nous; c'est le mouvement quotidien que présente cette ville bizarre — produit de la création du canal de Suez — pour retomber de son animation momentanée dans le calme d'une petite ville de province, aussitôt que les deux hélices se seront remises en action. Le lendemain la fête recommencera, car, avec le trafic immense de nos jours, il arrive que trois ou quatre bateaux, venant de régions fort éloignées les unes des autres, s'arrêtent à la fois pour faire leur charbon.

Les derniers marchands qui sont venus à bord pour vendre cigarettes turques, photographies, plumes d'autruche et bien d'autres choses encore, nous ont débarrassé de leur présence, et nous entrons dans le canal. Aucun arbre n'y a poussé depuis mon dernier passage : c'est toujours l'aspect peu attrayant de quelques mètres de sable s'élevant en guise de digues, et l'immensité du désert derrière ce rehaussement. Si le paysage représente la prose dans toute son aridité, la conception du projet et l'exécution de l'œuvre qui a transformé la navigation du monde entier en constituent la seule poésie. Le chameau, qui vous apparaît de temps en temps, a l'air de vous demander dans quel but vous venez troubler la solitude du lieu.

Depuis peu d'années, l'éclairage du canal se fait au moyen de la lumière électrique; les droits du canal sont basés sur le tonnage, le nombre des passagers et de l'équipage.

Le tarif actuellement en vigueur est :

Par tonne......................	de	9 fr. 50
Par passager....................	—	10 — »
Par tête d'équipage.............	—	5 — »

Au lieu de stopper vers six heures du soir, comme cela se pratiquait il n'y a pas encore bien longtemps, la navigation peut être continuée pendant la nuit, de sorte que la distance de quatre-vingt-sept milles depuis Port-Saïd jusqu'à Suez est parcourue en moins de vingt-quatre heures. C'est autant de gagné sur la durée du parcours. Nous tra-

versons les Lacs Amers, et passons devant un bâtiment de guerre italien revenant de Massaouah, et deux paquebots de la ligne péninsulaire, l'un venant de Bombay et l'autre de Chine.

A Suez nous ne nous arrêtons que deux heures; un prestidigitateur turc qui monte à bord, et dont l'adresse ferait rougir de dépit Robert Houdin lui-même, fait une abondante récolte. Les nombreux marchands qui sont venus encombrer le pont ne font que des affaires peu lucratives en présence de cet artiste aux doigts agiles. Un coup de sifflet et nous voilà dans la mer Rouge, aux côtes sablonneuses et stériles, sur lesquelles les rayons du soleil répandent une chaleur de plomb. Depuis mai jusqu'à la fin d'août, la température de cette nappe d'eau justifie pleinement sa réputation de mer de feu; dans cette saison-ci, la chaleur est tolérable. Il n'y a que les passagers des secondes, entassés dans des cabines à quatre couchettes, qui poussent des lamentations et se plaignent de ne pouvoir dormir.

Un de nos prêtres qui va prêcher l'Évangile dans une île du Pacifique, où trois missionnaires précédents ont été mangés par les indigènes, se livre à des méditations bibliques et nous montre les endroits exacts dont parle l'histoire. Il sait nous désigner du doigt le point précis où est situé le mont Sinaï et, à quelques milles près, nous indique l'emplacement du passage des Juifs après que les eaux se furent retirées. Par une coïncidence bizarre, un pigeon vient s'abattre sur le gaillard d'arrière au moment où il nous donne ces explications; serait-ce par hasard la colombe de l'arche?

A Aden, notre troisième escale, le programme est invariablement le même. Le bateau y fait une ample provision de charbon, et s'y couvre de la proue à la poupe d'une couche de poussière noire, qui désespère passagers et équipage. Aussi les premiers — après avoir jeté leurs pièces blanches aux petits nègres qui se plongent dans la mer pour les attraper — n'ont-ils qu'une seule préoccupation : c'est de quitter le steamer avant que l'opération



Canal de Suez.

commence. Une promenade le long de cette plage torride et de ces rochers rougeâtres est peu tentante ; il n'y a que les *tank* (les citernes) qui excitent la curiosité des débarqués. Les voitures se trouvent alignées devant le débarcadère, et les cochers ne demandent qu'à vous exploiter le plus possible. Gare au novice qui ne fait pas son prix à l'avance !

L'accès de ces citernes a été amélioré depuis ma visite antérieure. On y pénètre par un jardin minuscule qui semble avoir été construit pour démontrer que la réputation d'Aden, au point de vue de la flore, est complètement dénuée de fondement. L'origine de ces citernes, toujours curieuses à visiter, se perd dans la nuit des temps. On sait qu'elles ont été construites par les Arabes, mais à quelle époque approximative — personne ne saura jamais le dire. Il y en a neuf ; la plus grande peut contenir 4 645 273 gallons d'eau, ce qui équivaut à environ vingt et un millions de litres. Les pluies sont extrêmement rares à Aden et un marchand de parapluies y ferait de mauvaises affaires. Au moment de notre visite, toutes les citernes étaient à peu près vides, et dans ces conditions les habitants sont obligés de distiller l'eau de mer, pour se procurer une eau potable.

Je m'étais toujours figuré que la distillation de l'eau de mer présentait des inconvénients difficilement surmontables. Un officier anglais s'occupant de chimie me fait reconnaître mon erreur ; d'après lui la composition moyenne est de :

Eau douce..............................	962	p. 1000
Sel marin et chlorure de sodium.........	27	—
Chlorure de magnésium.................	5	—
Substances diverses....................	6	—

Me voilà donc édifié pour le reste de mes jours. Je bois un verre de cette eau distillée, et constate que le goût ne laisse rien à désirer.

C'est un lavage à bras raccourcis quand nous rentrons à bord ; le pont est transformé en lac et les flots d'eau noircie s'échappent par toutes les ouvertures des bastin-

gages. Pauvres chaises, amoncelées derrière le gouvernail du gaillard d'arrière! la poussière du charbon a dû se glisser dans tous les interstices et dans toutes les jointures, et les tuyaux de la pompe ne les auront probablement pas arrosées. Je n'aime généralement pas à bord qu'on s'assoie dans ma chaise longue, et qu'on me prive de ce meuble utile dans l'existence passablement monotone que je mène; mais si l'on veut s'en emparer après chaque opération de charbon, qu'on ne se gêne pas! Je serai comme le locataire qui n'entre en possession de son appartement que lorsqu'un prédécesseur en a essuyé les plâtres.

Quand nous quittons Aden, la Croix du Sud se montre au milieu de milliers d'étoiles. C'est une apparition que je salue toujours avec un certain bonheur; elle me rappelle mes souvenirs de voyageur et les terres fécondes où j'ai pu la contempler si souvent. Le ciel argenté mêle ses charmes à la clarté d'une mer à peine agitée; on joue du piano et du violon dans le salon, et les tons harmonieux qui montent jusque sur le pont se prêteraient à la plus douce des rêveries, si un sifflet de bazar, acheté à Port-Saïd, accompagné par un tambour de même provenance, ne venait se joindre à l'air de *la Juive* qu'on joue en ce moment. Quatre sifflets ont déjà disparu dans les vagues de la Méditerranée; celui-ci subira le même sort aussitôt qu'on pourra s'en emparer, et un passager, assis à côté de moi, se charge de pratiquer le lendemain, à l'aide de son canif, une petite incision dans la peau de l'horrible tambour.

La chaleur, qui va en augmentant au fur et à mesure que nous nous approchons de l'Équateur, me chasse de ma cabine dès les premières lueurs de l'aube; de six à huit heures on profite d'une température délicieuse, et tous les costumes sont admis sur le pont. Au coup de huit heures le règlement n'admet plus ni pantoufles, ni accoutrement plus ou moins baroque, qu'on tolère avant cette heure matinale. Je fume ma pipe avec le commandant, qui, lui aussi, ne manque jamais à l'appel, aussitôt que le soleil se montre à l'horizon. Le terrible cap Guardafui, cause de tant de sinistres maritimes, se montre à tribord; sa base est

Aden : jour du marché.

cachée par une couche de brouillard qui repose sur la mer. Notre conversation se porte sur la fréquence des désastres dans la proximité de ce promontoire, et voici ce que m'explique le commandant Didier :

Les courants très forts qui règnent dans les environs du cap changent à tout moment, et tel capitaine de navire qui en aurait fait une description détaillée et véridique, d'après les constatations faites par lui et ses officiers, se mettrait en danger, si quelques mois plus tard il se basait aveuglément sur son expérience du précédent voyage. Ces courants s'entre-croisent souvent comme une toile d'araignée, et doivent constamment faire l'objet d'une prudence et d'une circonspection qui n'admettent l'entrée en ligne de compte d'aucune observation antérieure.

Le danger se trouve compliqué d'un phénomène atmosphérique qui se présente pendant la plus grande partie de l'année. Le brouillard que nous apercevons dans la partie basse du promontoire en altère la forme au point de le faire ressembler exactement à une autre saillie de montagnes, émergeant de la mer à peu de distance. Les marins lui ont donné le nom de « faux cap ». La ressemblance est frappante entre ce faux cap et le véritable, toutes les fois que la brume cache le soubassement du dernier.

Après le naufrage du *Meikong* en 1880, une enquête sérieuse sur l'origine et les détails de la catastrophe établit d'une façon péremptoire l'irresponsabilité du commandant et de ses officiers.

A plusieurs reprises, le projet a été formé d'établir sur le cap un phare, dont les frais seraient supportés en commun par les puissances maritimes d'Europe. Il paraît, d'après les renseignements qui m'ont été fournis par plusieurs commandants de paquebots, que ce phare, loin de diminuer le nombre des sinistres, en augmenterait plutôt les chances. Au surplus, ces côtes sont habitées par une race perverse, les Somalis, dont on a pu dernièrement admirer quelques spécimens au Jardin d'acclimatation, assez rusés et méchants pour planter sur un pic voisin quelconque un feu qui conduirait les navires à un naufrage inévitable. La seule arme

avec laquelle on peut combattre le cap redoutable est, pour le moment, une prudence extrême.

Nous sommes dérangés dans notre conversation par une nourrice qui croit que la fin du monde est proche. Toute pâle elle se précipite vers nous, et nous raconte qu'un poisson est entré par le hublot de sa cabine, et s'est jeté sur le nez de son nourrisson. La pauvre fille, ignorante des mystères de l'océan, n'a jamais entendu parler de poissons volants, et croit qu'on se moque d'elle quand le commandant lui explique que, dans certains parages, la mer en est pleine, et que souvent on peut les voir sortir de l'eau par bandes entières. Un matelot qui passe a plus de succès; il lui en montre quatre qui sont venus se jeter sur le pont, et ne demande pas mieux que d'en voir arriver encore quelques douzaines; cela changerait un peu le menu de l'équipage, car une friture de poissons volants est un plat exquis.

Sur quelques bateaux anglais, aussitôt qu'on s'aperçoit de leur présence, on se sert d'un filet spécial disposé de façon à intercepter la bande au moment où elle se trouve à proximité du navire. J'en ai mangé plus d'une fois à bord d'un paquebot anglais dans les Antilles, et je partage complètement l'opinion du matelot, dont la force de persuasion a empêché peut-être que le lait de la nourrice ne tournât!

En passant l'équateur il est rare qu'on ne fasse une niche à quelque voyageur inexpérimenté. C'est toujours la même chose, mais il y a toujours parmi les passagers une bonne tête qui prête à raillerie. Après avoir étendu un fil ou un cheveu en direction horizontale sur le verre de dessous d'un binocle, on le passe à celui ou à celle que l'on veut mystifier.

« Le voyez-vous, l'équateur? »

— Mais parfaitement! » répond le naïf, qui souvent passe la lorgnette à un voisin, aussi empressé que lui de voir cette fameuse ligne, dont il a entendu parler.

A bord de notre *Océanien*, la plaisanterie avait un succès inespéré. Deux braves femmes des secondes l'avaient parfaitement vue, et se mettaient en colère après un contremaître qui leur affirmait qu'on s'était moqué d'elles.

« Mais vous ne me direz pas que j'ai la berlue cependant; c'est peut-être vous qui êtes myope! »

Le 16, nous jetons l'ancre dans le port de Mahé, situé dans l'île de Mahé, la plus grande des Seychelles. Ce groupe, qui appartenait autrefois à la France, fut cédé, comme Maurice, à l'Angleterre par le traité de 1814. Il se compose d'une trentaine de petites îles, toutes de formation volcanique, et ne contenant que 8 000 habitants, parmi lesquels peu d'Européens pur sang. Elles sont très fertiles, et produisent à peu près tous les fruits des tropiques, bananes, noix de coco, mangues, oranges, ces dernières d'une qualité fort recherchée. La culture du cacao, du clou de girofle et spécialement de la vanille y a pris des proportions sérieuses depuis quelques années. Le bétail manque absolument, et les légumes sont rares; par contre, les tortues de mer et de terre constituent une grande partie de la nourriture animale. Un bateau hebdomadaire de Madagascar supplée aux besoins des habitants, et leur apporte des légumes frais et de la viande de boucherie. On a fait des tentatives pour y introduire des moutons, mais cet essai n'a pu réussir, à cause de la nature du sol, qui ne se prête guère à l'élevage de ce ruminant.

Le climat des Seychelles est d'une chaleur accablante; les pluies sont fréquentes et donnent naissance à une végétation luxuriante, reposant agréablement la vue du touriste qui vient de quitter les régions les plus arides du monde, les côtes d'Arabie.

L'agent de la Compagnie des Messageries est en même temps consul de France à Mahé; notre commandant l'a invité à venir dîner à bord avec sa charmante femme. C'est une distraction bien appréciée que le passage bimensuel du bateau d'Europe, apportant le courrier impatiemment attendu. Au point de vue matériel l'arrivée du paquebot est également de bon augure : une salade et des légumes frais, une caisse contenant de la glace; le tout embarqué dans une baleinière qui prendra le chemin de l'agence, ne sont pas à dédaigner dans une île peu habitée, où le bien-être laisse tant à désirer.

Jusqu'à présent, pas plus qu'à Bourbon ou à Maurice, il n'y a de communication télégraphique avec l'Europe. Les bateaux français allant en Australie, ou en revenant, ainsi que ceux qui font le service de l'Afrique du Sud, y touchent régulièrement. Les bateaux anglais au contraire n'ont pas encore compris les Seychelles dans leurs itinéraires. Le soir, quelques invités, dont je fais partie, se trouvent réunis dans la demeure hospitalière de l'agent, M. Chéron, qui habite une maison installée avec beaucoup de goût et appropriée au climat où il passe sa vie. La lune ajoute un charme de plus à la verdure exubérante qui transforme les alentours de cette habitation en véritable paradis, et c'est avec regret que nous quittons nos hôtes. Il est minuit passé, et le départ de l'*Océanien* est annoncé pour une heure du matin.

Plusieurs de nos passagers nous ont quittés, y compris le mioche au tambour. Autrefois les vapeurs faisant la ligne d'Australie touchaient à Bourbon et à Maurice; depuis le mois d'août 1888, ces escales sont supprimées, et une annexe fait le service entre ces deux îles et les Seychelles. Nous voici entrés dans ce grand océan Indien, dont les lames gigantesques ne tarderont pas à se manifester par un roulis de plus en plus accentué. Nous en avons encore pour treize ou quatorze jours avant d'accoster la grande terre australe, et rien ne viendra couper la monotonie de la traversée, rien que peut-être un navire que le hasard conduira sur notre route. Heureusement, nous avons deux fois par jour notre partie de whist, organisée depuis le départ de Marseille; elle fait passer le temps d'une façon agréable, à moins qu'un monsieur, assis à côté de vous et auquel vous n'avez pas le moins du monde demandé son avis, ne vous fasse observer qu'à votre place il aurait joué cœur au lieu de trèfle!

La longueur et la hauteur des lames, dans les mers s'étendant depuis le cap de Bonne-Espérance jusqu'au cap Horn, dépassent la moyenne des vagues des autres océans du monde. Au large, lorsqu'il s'élève une forte brise, cette hauteur atteint facilement 6 mètres; on en rencontre parfois de 8 et 9, mais elles sont rares. Celles de 12 mètres

ne se présentent qu'exceptionnellement, et la hauteur de 13 à 15 peut être considérée comme le maximum.

Leur plus grande longueur moyenne, observée dans l'océan Pacifique, est d'environ 290 mètres, mais si l'on considère chaque lame séparément, on en rencontre souvent de 400 mètres. Dans l'océan Atlantique, la longueur varie de 60 à 110 pour les lames ordinaires; dans les gros temps elle est de 100 à 160.

Bien que la mer soit plus agitée depuis notre départ de Mahé, la grande houle ne se fera sentir qu'en nous approchant de la côte australienne; pour le moment, nous nous trouvons encore dans une mer qui ressemble à toutes les autres, et de grandes bandes de bonites, sautillant à peu de distance, nous font une escorte prolongée. La nourrice demande que l'on ferme son hublot. Pour un poisson volant, passe encore, mais un maraudeur de cette dimension, ah! non, par exemple!

J'emploie une de mes matinées à faire l'inspection de plusieurs parties du navire, que d'ordinaire on ne visite pas; je désire me mettre au courant de certains détails, relevant de la manutention, de la lingerie et de ce qui constitue le service en général d'un grand paquebot. On arrive à connaître des chiffres, auxquels on ne croirait pas au premier abord, et à comprendre qu'une organisation telle que celle des Messageries Maritimes est bien plus compliquée qu'on ne serait tenté de l'admettre. Et cette compagnie en possède une flotte, naviguant sur les lignes d'Australie, de Chine et de l'Inde, de la Méditerranée et de l'Amérique du Sud!

Un bateau tel que le nôtre embarque à chaque voyage — outre toutes les bêtes vivantes, bœufs, moutons, veaux, volailles, poules, pigeons, dindes — une quantité de légumes variés, dont la conservation exige le plus grand soin. Il a une provision de quinze mille œufs et de cinquante mille kilos de glace. La nomenclature de tout ce que contient la cambuse deviendrait un véritable catalogue. Mais ce qui m'intéresse, c'est d'être initié aux détails de la lingerie.

Un seul exemple suffit pour donner une idée de cette

branche du service. A chaque départ, on prend quinze mille serviettes de toilette et quinze mille serviettes de table, et encore est-on obligé, avant de repartir de Sydney, d'en faire laver une partie. A Marseille, trois cents femmes sont occupées constamment à laver, à raccommoder, à repasser et à marquer le linge, qu'on saupoudre de poudre d'iris, pour que l'odeur de la machine, de l'huile et de tout ce qui peut produire une émanation désagréable à bord ne s'y imprègne pas. Ces femmes en font des paquets séparés, comptés par douzaines, ficelés avec soin et confiés aux mains des employés chargés d'en faire la distribution.

L'électricité, qu'on trouve maintenant sur presque tous les grands bateaux destinés à de longues traversées, est une innovation dont on ne peut qu'apprécier les avantages. Les ennuis provoqués antérieurement par l'extinction des lumières à onze heures du soir; l'éclairage blafard des couloirs au milieu de la nuit, rappelant les quinquets de nos ancêtres; l'illumination insuffisante des salons pour les amateurs de lecture ou de correspondance, tous ces inconvénients sont relégués dans les vieux cartons, et les solitudes de l'océan se font tout aussi bien l'écho des louanges adressées à Edison, que les coins les plus reculés de la terre ferme, où son invention s'est propagée si rapidement dans les dernières années.

La houle devient de plus en plus forte. Quelques couples de danseurs veulent à tout prix se livrer à leur exercice favori sur les airs que des passagers complaisants tirent du piano et du violon, mais ils n'ont vraiment pas besoin de se déranger. Pour moi, qui n'aime pas la danse, je danse tout seul, rien qu'en me tenant debout sur le pont, et si je perds mon équilibre, je ferai une culbute moins violente que ceux qui viendront s'abattre contre les coins des meubles du salon.

29 novembre. — Nous approchons des côtes, mais ce que nous en voyons est peu enchanteur. Elles sont arides, rocheuses et paraissent complètement inhabitées, sinon par les albatros qui viennent à notre rencontre et suivent le navire pendant des heures entières. L'agent des postes vient

de retirer la boîte aux lettres, car le *Yarra*, autre bateau des Messageries, qui passera à Albany deux jours après notre arrivée, y prendra notre courrier. Ce courrier est attendu à Marseille le 31 décembre; il portera donc à nos amis d'Europe nos souhaits de bonne année, exprimés de l'autre bout du monde. La nuit est noire, le vent souffle avec violence, et la mer roule des vagues énormes. En arrivant devant les rochers et les bas-fonds dont l'approche commande une grande prudence, l'*Océanien* s'arrête et lance des fusées pour avertir le pilote et l'agent. Bientôt une lumière étincelle sur la crête des lames, c'est le pilote qui fait route avec ses hommes à travers cette mer démontée. Nous sommes tous du même avis, c'est-à-dire que nous n'aimerions pas à faire partie de l'excursion! Mais ces marins en ont vu bien d'autres, et possèdent l'expérience du métier. Tantôt leur bateau disparaît comme englouti par les vagues, tantôt il se redresse comme un corps suspendu par un équilibre incompréhensible. Il s'approche lentement, dirigé par des mains vigoureuses et sûres, et, juste au moment où de notre bord on lui lance une amarre, un des marins la saisit de son bras musculeux et l'attache à l'embarcation. D'un bond agile, le pilote, véritable hercule aux épaules carrées, saute sur la petite échelle, et le voilà sur le pont.

« *No sickness on board?* (Pas de maladie à bord?) » et il se précipite vers le commandant et le docteur, pour se dérober aux questions multiples qu'une quarantaine de passagers, n'ayant eu aucune nouvelle d'Europe depuis Aden, ne manqueraient pas de lui adresser dans l'élan d'une curiosité bien justifiée.

Deux Australiens excitent chez nous une douce gaieté. Avant même que le bateau soit amarré, se penchant sur les bastingages, ils crient de toute la force de leurs poumons aux rameurs : « *Who won the Melbourne cup?* (Qui a gagné le grand prix de Melbourne?) » Quel peuple typique! voilà plus de quinze jours qu'ils ne savent rien de tout ce qui a pu se passer dans les deux hémisphères, et pour eux l'affaire principale est le succès d'un cheval de course!

Tous ces marins connaissent le nom du cheval, et le cri unanime de « Manton » arrive jusqu'à nos oreilles. « Et quel cheval était second? Manton a-t-il gagné facilement? — Oui, très facilement, de plusieurs longueurs. »

Qu'on aille donc demander aux matelots de Dunkerque ou de Paimbœuf, le lendemain de notre grand prix, quel a été le résultat des courses!

Du reste, sans le secours de ces sportsmen d'un nouveau genre, nos amis australiens n'auraient pas tardé à être renseignés; une demi-heure de patience de plus aurait suffi. Dès que nous sommes arrivés, et que le canot de l'agence s'approche du bord, nous voyons aussitôt distribuer des feuilles, contenant les dépêches de l'agence Reuter depuis une quinzaine de jours. A l'arrivée de chaque courrier d'Europe, français, anglais, allemand ou autre, cette distribution a lieu par les soins des agences, et en quelques minutes tout le monde se trouve au courant de ce qui peut l'intéresser. Ces feuilles sont imprimées en anglais, et demandent pour plusieurs passagers l'intervention d'un traducteur obligeant.

Il n'y a rien de saillant : Boulanger a tenu un meeting à Paris; Stanley est sain et sauf; une nouvelle femme a été éventrée à White-Chapel; il est tombé de la neige en Hongrie, et ainsi de suite. Un monceau de journaux s'éparpillent en outre sur les tables du salon.

Il est minuit, mais personne ne songe à se coucher. Un souper sera servi et tout le bruit occasionné par le débarquement et l'embarquement de quelque cargaison n'invite guère au sommeil. Juste au moment où je me dispose à gagner ma cabine, l'agent des postes s'empare de mon humble personne. Il a un différend à régler avec l'administration postale du port et se trouve dans un dilemme où il ne voit pas d'issue. Sa connaissance limitée de l'anglais ne lui permet pas d'écrire une lettre dans cette langue, et s'il l'écrit en français, il a toutes les chances pour qu'on ne le comprenne pas. Je fais fonction d'interprète auprès du fonctionnaire embarrassé, et reçois un excellent havane en récompense de mon travail nocturne.

Le port d'Albany, où nous sommes, se trouve à l'extrême pointe sud de l'Australie occidentale; il porte également le nom de King George Sound et n'a qu'une population d'un millier d'âmes. La ville n'offre rien de curieux à voir, sinon les derniers représentants de cette race d'aborigènes, que la civilisation a partiellement refoulés dans l'intérieur du pays, à peu près inconnu, et que d'autre part le contact du sauvage avec le blanc a voués au dépérissement et à l'extinction. Une descente à terre, si les conditions le permettent, fait partie du programme de chaque escale en Australie, mais ici nous devons nous contenter d'un simple coup d'œil sur la localité, car la condition expresse est de se retrouver sur le pont à la pointe du jour. Toutes les opérations se feront dans la nuit, et nous repartirons à sept heures du matin.

Quelques passagers sont venus augmenter notre nombre. Ce sont bien les types du véritable Australien de la brousse, s'allongeant sur les sofas, posant ses pieds sur la cheminée ou sur la table. Près d'eux le Yankee, qui déjà ne se gêne pas beaucoup, est un homme admirablement bien élevé. Du reste il est bon que nous ayons un avant-goût du sans-gêne que nous rencontrerons dans d'autres parties du pays.

1 025 milles nous séparent d'Adélaïde, et dans des conditions ordinaires nous aurions dû arriver le 3 décembre vers midi. Mais la mer est horrible; nous tanguons sans relâche avec vent debout; le mal de mer fait des victimes et personne ne songe à se divertir. Il fait nuit quand nous jetons l'ancre dans le port. La communication avec la ville — distante de 15 minutes par chemin de fer — est interrompue à cette heure tardive.

C'est-à-dire que cette communication est interrompue pour nous, passagers, et qu'une seconde fois nous serons dupes des surprises de la navigation. Le service du bord n'en souffrira pas, et le commissaire peut traiter toutes ses affaires au moyen... du téléphone! On ne s'attendrait pas à trouver aux antipodes le perfectionnement d'une invention qu'on n'utilise pas encore dans les grands ports de

mer d'Europe [1]. Une fois le bateau amarré à la bouée, une jonction est établie entre l'appareil téléphonique qui se trouve actuellement sur tous les grands paquebots, et le bout du câble, attaché à la bouée même. De cette façon, en moins de cinq minutes, la conversation s'engage entre les officiers de l'*Océanien* et les habitants de la ville d'Adélaïde. Mêmes émotions à peu près qu'à Albany. Des feuilles spéciales, contenant les dépêches, des paquets de journaux, de lettres et de télégrammes pour les passagers. La santé, l'agent, toutes sortes de gens ayant affaire à bord, et un employé du télégraphe chargé de prendre possession des dépêches que nous aurions à expédier : c'est une avalanche de visiteurs. Au risque d'émettre un paradoxe, je constate que la connaissance de langues étrangères offre en certains moments de la vie un inconvénient qui vous irrite, spécialement quand vous vous trouvez parmi une population mixte à bord d'un paquebot.

Voilà un monsieur qui vient de recevoir un télégramme de Sydney, qu'il ne comprend pas ; un autre qui s'embrouille dans une lettre, qu'il comprendrait fort bien si l'écriture était plus lisible (car il y a vingt ans il a appris un peu d'anglais au collège et obtenu le premier prix) ; un troisième a besoin de télégraphier à Melbourne : un groupe discute le contenu de la feuille aux dernières nouvelles et n'arrive pas à comprendre ce qu'on dit sur le général Boulanger. Et tout ce monde se précipite sur le commandant et sur moi pour nous faire remplir les fonctions d'interprètes! C'est très flatteur dans un certain sens, mais, d'un autre côté, cela ne nous amuse pas précisément. Le commandant a autre chose à faire que de servir de traducteur, et moi je... voyage pour mon plaisir.

Un cri retentit. Un matelot est tombé à la mer. Celui-là n'a pas besoin d'un interprète pour être repêché, car ce cri est compris dans toutes les langues ; mais qu'on se dépêche, car la baie est pleine de requins.

1. A ce qu'il paraît, un essai de ce genre a été fait tout récemment au Havre.

Je m'arrache au brouhaha général, et m'installe dans un coin du petit salon. Tout en regrettant de ne pouvoir visiter Adélaïde et admirer son beau jardin botanique, dont on m'avait montré les photographies peu de temps avant mon départ d'Europe, je m'incline devant l'empêchement matériel qui se présente, et commande à mon garçon de cabine de me réveiller à six heures du matin, pour qu'au moins, comme à Albany, je puisse voir de loin la terre où j'aurais désiré mettre les pieds.

L'Australie méridionale, dont Adélaïde est la capitale, comprend une étendue de 1 500 kilomètres carrés. La partie septentrionale du pays est encore peu connue, et occupée par quelques milliers d'indigènes. Peu d'explorateurs y ont pénétré, et ceux-là ont rencontré des difficultés de toute nature. Les émigrants ne sont venus qu'en petit nombre; la découverte de l'or en a poussé une partie dans les provinces de Victoria et de la Nouvelle-Galles du Sud. Après quelques tentatives d'agriculture et d'élevage de moutons, l'élan de la majorité des colons s'arrêta devant le mirage du métal précieux, dont l'existence fut signalée dans les provinces voisines, et le développement miraculeux de ces dernières eut lieu au détriment de la colonie.

Partout où je circulerai dans cette grande terre australienne, je ne pourrai manquer de m'extasier devant le résultat obtenu par l'esprit colonisateur qui a présidé aux destinées d'un pays dont la superficie égale à peu près les deux tiers de l'Europe entière. Jetons un coup d'œil d'abord sur cette colonie méridionale, vingt-neuf fois grande comme l'Écosse.

La première découverte remonte à l'année 1627. Un navire hollandais en côtoya une partie, et lui donna le nom de pays de Nuyt, d'après le nom du capitaine. Depuis cette époque on n'en entend plus parler avant 1800, quand un navire anglais, commandé par le lieutenant James, s'arrêta devant un promontoire non loin de la limite ouest de la province actuelle de Victoria, et lui donna le nom de cap Northumberland. L'inspection sérieuse des côtes commença deux ans après, et en 1832 une société anglaise organisa

la première expédition pour acheter des terrains et former la base d'une colonisation. En 1836 les premiers émigrants débarquèrent dans l'île des Kangourous, située à l'entrée du golfe de Saint-Vincent, en attendant qu'on se décidât pour le choix de l'emplacement où l'installation aurait lieu. L'examen des côtes voisines fit découvrir un port favorable dans le fond du golfe, à l'endroit même où nous sommes ancrés pour le moment, et la fondation d'une ville, qui porterait le nom d'Adélaïde, fut décidée par le conseil réuni à bord du brick *Rapid*, arrivé quelques mois après le bâtiment portant les émigrants. Un gouverneur, expédié d'Angleterre, débarqua peu après, et lança une proclamation établissant le gouvernement de la colonie. Deux cents colons assistèrent à cette prise officielle de possession. L'eucalyptus dont l'ombre abrita ces pionniers existe encore, quoique en état de vétusté avancée.

D'autres émigrants suivirent leurs devanciers; les constructions, assez primitives d'abord, sortirent de terre; une habitation présentant un certain confort servit d'exemple; le besoin du bien-être matériel s'imposa d'une façon générale; on fonda un journal avant qu'une année se fût écoulée; une banque et des établissements publics vinrent embellir la ville naissante, et en 1884 on compta déjà au delà de 60 000 habitants dans la colonie.

Un premier chemin de fer contribua à l'extension des rapports entre Adélaïde et les environs; les routes furent étendues et améliorées. Enfin aujourd'hui, un demi-siècle après le premier coup de pioche, la capitale de l'Australie méridionale est une des plus belles villes de l'Australie entière, aux rues larges et régulières, possédant ses parcs, ses promenades, ses monuments et déployant une activité commerciale que pourraient lui envier bien des ports de notre vieille Europe.

Depuis 1872, un travail gigantesque, accompli malgré des obstacles infinis, met la ville en communication avec Java, Singapore et l'Inde. Une ligne télégraphique, traversant tout le pays sur une longueur de 2 500 kilomètres, aboutit à Port Darwin, extrémité nord du territoire austra-

lien. Ce fil passe par des pays entièrement incultes, habités par des aborigènes hostiles, dont la défiance et la superstition entravaient au début la réussite de l'œuvre. Néanmoins la caravane qui s'en était chargée mena l'entreprise à bonne fin, et les dix millions de francs qui ont été dépensés à cette occasion ont puissamment contribué au développement et à la prospérité de la colonie. En général le climat est doux; on l'a comparé à celui de la Sicile. Pendant neuf mois de l'année la température est chaude, et, de décembre à mars, le thermomètre s'élève souvent jusqu'à 40° centigrades. Les trois mois d'hiver durent de juin à septembre; c'est la période des pluies.

Comme métaux, la production de la province est inférieure à celle de ses voisines. Le plomb et le cuivre ont été trouvés en quantités abondantes, et plusieurs mines sont encore en exploitation; mais les terrains aurifères présentent peu d'importance, et n'ont jamais excité la convoitise des aventuriers.

Je me trouve sur le pont aussitôt que le jour commence à paraître. M. Levat, que j'espère revoir plus tard en Nouvelle-Calédonie, et quelques passagers pour Sydney quittent l'*Océanien*, et se rendent à terre avec le petit remorqueur qui rentre au port. A Adélaïde, ils prendront le chemin de fer pour gagner quelques jours sur la traversée du bateau.

A notre déjeuner, nous apprécions, en dehors de l'excellent poisson qui nous est servi, une variété de fruits, nous rappelant la patrie absente. Des abricots aux tons chauds et dorés et de belles cerises feraient, à cette époque de l'année, le bonheur de plus d'un gourmet resté en France. Il ne peut du reste en vouloir qu'à lui-même : les bateaux pour l'Australie partent tous les mois. S'il veut se payer la fantaisie de manger ces fruits en décembre, il n'a qu'à prendre son billet. Le voyage ne coûte pas trop cher : 1 625 fr. jusqu'à Sydney, avec escales facultatives à Adélaïde et Melbourne; de plus, le billet d'aller et retour donne droit à une réduction de passage assez importante. Ce qui nous étonne, c'est qu'on ne nous sert pas de lapin

sauté, ou une cuisse de kangourou; dans un pays où l'on n'entend parler que de ces rongeurs, le choix du plat d'entrée nous semble tout indiqué. Mon voisin de table m'informe que les talents culinaires des Australiens ne s'étendent pas jusqu'à la préparation de la race envahissante, qui pourrait, parmi les populations ouvrières ou celles des campagnes, constituer un mets peu coûteux et d'assez bon goût. Plus tard je pourrai constater, en Nouvelle-Zélande, de quelle façon on s'entend à préparer un lapin!

Quant au kangourou, il paraît que la chair en est dure et de cuisson difficile. La queue au contraire sert à confectionner un potage excellent que j'ai eu l'occasion de goûter à Sydney; il ressemble assez à la soupe de queue de bœuf. L'île devant laquelle nous passons porte le nom de ces marsupiaux (Kangaroo Island); les paysages ne doivent pas y présenter une nature bien attrayante. Ce sont des montagnes peu élevées, recouvertes d'herbages et de mousse.

Nous nous approchons de la première escale sérieuse, où l'heure de l'arrivée ne pourra présenter aucun obstacle au débarquement. La silhouette d'une grande ville se dessine; les monuments, les tours et les clochers d'églises font saillie sur la masse confuse qui apparaît à l'horizon. La plupart des passagers bouclent leurs valises et braquent leurs lorgnettes sur la terre où ils vont descendre. Le bateau-pilote accoste notre grand vapeur, et à six heures du soir nous sommes amarrés au bout d'une jetée de cinq cents mètres de longueur. Nous voici à Port-Melbourne, petite ville reliée par un chemin de fer de quelques kilomètres à la capitale de la province de Victoria.

CHAPITRE II

Les premiers navigateurs dans les mers australes. — Commencement de colonisation. — Fondation de Melbourne. — La découverte de l'or. — L'Exposition. — Le Gipps Land. — La brousse australienne. — Les aborigènes. — Excursion sur les lacs Wellington, Victoria et King.

Un peu d'histoire et de statistique avant de fouler le sol désiré et de faire choix d'un hôtel. Depuis les temps les plus reculés on semble avoir eu le pressentiment de l'existence d'une grande terre australe, et après l'époque où Alexandre le Grand fit un voyage d'exploration vers les régions de l'Inde (trois siècles avant J.-C.), cette croyance s'accentua davantage. Strabon, Pline l'Ancien et Ptolémée parlent, dans leurs écrits du temps, d'un grand continent dans les parages au-dessous de l'équateur, toutefois les détails qu'ils en donnent ont trouvé un démenti dans les découvertes réservées aux explorateurs modernes. Le seul point dont la probabilité peut être admise, c'est que les Grecs et les Romains avaient connaissance de l'existence de l'Australie, tout en ne possédant aucune donnée au sujet de son étendue et de sa position. Ce qui semble pareillement admissible, c'est que les mahométans, en exerçant leur pouvoir dans l'Archipel malais, ont visité les côtes du nord, et ont eu des rapports avec les naturels. Certaine similitude d'expressions dans les dialectes de ces derniers, et les traces de croisement de races, observées par le monde savant, viendraient à l'appui de cette thèse.

donnant l'exemple aux petites villes qui ne tardèrent pas à se former dans l'intérieur.

Le 1er juillet 1851, Victoria, dépendant jusqu'à cette date de la Nouvelle-Galles du Sud, fut déclarée colonie indépendante. Le recensement de cette même année accusait déjà un chiffre de 77345 habitants pour la province entière. A peu près à la même époque, un événement inattendu se produisit dans le pays. Un morceau de minerai ramassé par un ouvrier devait être la cause d'un bouleversement, d'une fièvre, d'une rage, qui n'avait eu son égale qu'en Californie trois ans auparavant.

C'était bien de l'or! mot éveillant toutes les convoitises et introduisant le délire dans le cerveau humain; monosyllabe mystérieux, promettant toutes les délices et changeant la destinée d'un cultivateur tranquille et rangé; attraction irrésistible, faisant naître l'illusion et procurant souvent la misère et le désespoir! Ce fut un élan général, un éblouissement, une fascination! L'ouvrier quitta son atelier, le laboureur déserta ses terres, les chercheurs d'aventures et les émigrants nouvellement débarqués formèrent l'arrière-garde; et voilà toute une armée d'hallucinés en route pour les terrains aurifères. Dans le nombre, il y en eut qui firent une fortune facile et rapide en tombant sur un filon de grande valeur; mais combien d'autres, au lieu de prendre au sol la richesse qu'ils voyaient miroiter dans leurs rêves, finirent par y enfouir le produit de leurs économies, et perdirent la position qui aurait pu les conduire à l'aisance dans un avenir prochain!

Des compagnies se formèrent sous la direction d'hommes ayant acquis de l'expérience dans la recherche du métal précieux; celles-là commençaient leurs opérations sous des auspices plus avantageux que les hordes d'aventuriers, labourant la terre sans autre guide que le hasard. On trouva des gisements nouveaux, spécialement dans le district de Ballarat, et le nombre des immigrants alléchés par le miroitement d'une fortune facile à acquérir augmenta dans des proportions considérables. Depuis 1851 jusqu'à la fin de 1888 on a trouvé dans la province de Victoria pour

une valeur de cinq milliards et demi de francs, et la production ne diminue pas.

Les premières fièvres passées, le pays reprit son calme; le commerce se développa et trouva d'année en année de nouveaux débouchés. La ville de Melbourne participa avant toute autre au développement général; son port se remplit de plus en plus de navires venant de tous les coins du globe, et en 1880 une première ligne de bateaux à vapeur réunit la capitale à la mère patrie. Ne voulant pas rester en arrière dans la manie des expositions qui a envahi notre monde, elle ouvrit en octobre de cette même année sa première exposition internationale, et les chemins de fer, en exploitation depuis longtemps, déversèrent des milliers de visiteurs sur le terrain de cette lutte pacifique des nations.

Le voyageur qui débarque actuellement à Melbourne ne peut s'empêcher d'admirer l'œuvre d'une cinquantaine d'années. Là où en 1836 quelques cases de pauvre apparence émergeaient de la brousse, une grande ville, dont la population atteint le chiffre de près de 300 000 âmes, a surgi comme par miracle. Bâtie sur le modèle des cités américaines, elle présente une grande régularité; les rues sont spacieuses, les maisons et les édifices publics rappellent autant les constructions de New York que celles de Londres.

Je me suis bien des fois amusé en écoutant les conversations de personnes qui, tout en ayant, un certain nombre de fois dans leur vie, passé quelques heures en chemin de fer, s'imaginent qu'en arrivant dans des pays comme l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Inde ou l'Amérique du Sud, on se trouve exposé à toutes sortes de privations, et obligé de renoncer au bien-être auquel on est habitué. Quelle erreur, et quelle injustice envers des pays qui dépensent toute leur énergie pour marcher en avant et qui sous bien des rapports dépassent la prospérité stationnaire de beaucoup de contrées d'Europe. L'installation du téléphone dans le port d'Adélaïde n'en est-elle pas un exemple frappant?

Tout ce que la civilisation et le progrès ont pu produire

dans le siècle exceptionnel où nous vivons, se rencontre en Australie comme dans les centres les plus favorisés de notre vieille Europe. La lumière électrique y est tout aussi répandue que chez nous, sinon plus, et quant au côté pratique de plusieurs installations et administrations, nous pourrions la lui envier à bien des points de vue. Certes il y a des choses laissant à désirer, surtout pour ceux qui, ayant peu voyagé, désirent trouver partout où ils débarquent, un état de choses absolument pareil à leur genre de vie habituel. Ceci s'applique spécialement au Français, qui trop souvent ne divise le globe terrestre qu'en deux parties : son pays natal... et l'étranger!

L'étranger, pour lui, embrasse tout ce que contient et peuple le reste du monde ; c'est une masse compacte d'hommes et de choses, inférieure à son esprit et ne pouvant soutenir la comparaison avec le pays qui l'a vu naître. On n'y parle pas le français, la cuisine est mauvaise, le lit est trop dur, les heures des repas ne sont pas les mêmes, et la politique est reléguée à l'arrière-plan.

Heureusement il existe des exceptions, surtout parmi les hommes qui ont parcouru le monde, et sont à même d'établir des comparaisons. S'il en existait un peu plus de cette dernière catégorie, combien de profit n'en résulterait-il pas pour le pays en général! avec quel empressement n'accepterait-on pas de son voisin, et même de son antipode, les innovations et les systèmes dont le côté pratique saute aux yeux du globe-trotteur!

Revenons à Melbourne, bâti comme Rome sur un certain nombre de collines, sillonné de tramways, et présentant l'animation d'une ville de commerce de premier ordre.

La première question à résoudre, c'est le choix d'un hôtel. La ville est pleine d'Australiens, venant de toutes les colonies voisines, car une exposition est ouverte depuis quelques mois; presque partout les chambres sont prises et les prix ont augmenté. L'hôtel Menzies est le premier de la ville; un gérant, ayant tout à fait le type du « clergyman » anglais, veut bien m'y céder une chambre, telle-

ment exiguë, que je ne puis songer à y introduire mes bagages. Sa tête me déplaît autant que son flegme et je vais à la recherche d'un meilleur logement. On m'avait prévenu déjà à Paris qu'en Australie les chambres d'hôtel sont, à quelques exceptions près, d'une étroitesse désespérante. Elles ressemblent, comme dimension, aux chambres de nos bonnes, situées au sixième; il y a tout juste la place pour un lit, une table de toilette et une chaise. Quant à vos bagages, vous en logerez une partie, tant bien que mal, dans votre modeste logis, et le reste sera déposé dans le corridor. La petitesse des chambres s'explique facilement, quand on veut bien se rendre compte de la cherté des terrains. On m'affirme à Melbourne que, dans les principales rues, le terrain vaut plus cher encore que sur le boulevard des Italiens à Paris. Aussi je ne suis nullement étonné de voir, en construction, des maisons de huit étages. J'admire plutôt le courage du locataire qui viendra s'établir à l'étage supérieur!

Le désespoir qui s'empare d'autres voyageurs, en constatant ce manque de confort, n'arrive pas jusqu'à moi. J'ai passé bien des nuits de ma vie sous la tente, sur la paille ou dans un fauteuil; ce léger inconvénient n'empoisonnera donc pas mon existence. Je fais transporter mes malles au « Cathedral hotel », hôtel de second rang, mais où je me trouve bien mieux, au bout du compte, que quelques compagnons de voyage descendus dans d'autres établissements et payant à peu près le double.

Les hôtels australiens sont installés sur le même pied que ceux d'Amérique. Vous payez tant par jour, et ce prix comprend le logement, l'éclairage, le service et les trois repas. Les bougies sont inconnues. Le gaz existe partout, et s'il vous prend fantaisie de le tenir allumé pendant toute la nuit, vous en avez parfaitement le droit. Vous avez en plus l'usage du bain quotidien; le garçon, qui vient vous réveiller, vous apportera le journal dans votre lit si vous le désirez, et le tout vous coûtera dans les meilleurs hôtels d'Australie, de Tasmanie et de Nouvelle-Zélande la somme bien modeste de 10 shillings, soit 12 fr. 50 par

jour. A tous les repas on vous sert du thé ou du café à votre choix et à discrétion. Les vins du pays, parmi lesquels il y en a d'excellents, se divisent en différentes qualités, et la bouteille ordinaire revient à peu près au même prix que ce qu'on vous compte dans un hôtel à Paris.

Les absences ne viennent pas réduire la note; votre prix est le taux irréductible de votre séjour, quand même vous iriez prendre tous vos repas dehors. En Amérique, où le même système est suivi, les prix sont plus élevés et varient de 20 à 25 francs, tout compris. Vous y avez par contre une chambre plus grande avec cabinet de toilette, et bain pour votre usage exclusif.

L'introduction des tramways et des omnibus dans tous les coins de l'astre que nous habitons vous permet de vous rendre pour quelques sous d'un bout de la ville à un autre, et réduit dans des proportions considérables les dépenses occasionnées il y a une vingtaine d'années par toutes les voitures dont vous aviez besoin.

Dans ces conditions un voyage aux antipodes, au lieu de vous exposer aux prix quelquefois fantastiques d'une excursion en Europe, constitue plutôt une économie; aussi n'ai-je pas été étonné de rencontrer, pendant mon séjour de plusieurs mois dans les colonies australiennes, un nombre considérable de globe-trotteurs anglais. Parmi eux, certainement il s'en trouvait un certain nombre auxquels leur bourse n'aurait pas permis un voyage de même durée à travers la France, l'Autriche ou la Russie. Chez nos voisins d'outre-Manche surtout, le voyage autour du monde est devenu une chose des plus ordinaires, une habitude adoptée dans beaucoup de familles comme complément de l'éducation de leurs fils, avant que ceux-ci s'adonnent à la carrière choisie, et se marient.

Je l'approuve fortement, cette fin d'éducation; elle transforme l'adolescent en homme, et lui donne, en dehors de l'expérience qu'il acquiert en maintes choses et des souvenirs qu'il amasse pour le reste de ses jours, une indépendance de caractère et une facilité de se tirer d'affaire qui ne peuvent avoir qu'une influence favorable sur sa vie future.

La femme anglaise, qu'elle soit jeune ou vieille, abandonne son foyer comme le sexe fort, quand le goût des voyages s'est emparé d'elle. J'en ai rencontré, dans mon dernier tour du monde, au moins une douzaine qui voyageaient toutes seules et n'étaient embarrassées d'aucune façon. Elles partaient pour Sydney ou Rio comme une Parisienne irait à Rouen ou à Lille, et souvent ses préparatifs demanderont moins de temps et de soucis que les déplacements insignifiants de la femme française. Je me rappelle avoir rencontré un jour en Palestine deux jeunes Américaines faisant le grand tour et désirant voir le monde entier. Il y avait deux ans déjà qu'elles avaient quitté Boston, et leur programme de voyage comprenait encore tant de pays, qu'elles ne comptaient pas revenir dans leur patrie avant quinze ou dix-huit mois. Bonnes écuyères, habituées à la marche et aux fatigues, elles n'avaient besoin de personne. Leur lettre de crédit circulaire était renfermée dans un ceinturon, à côté de leur revolver, et ces deux demoiselles parcouraient à dos de chameau la Terre Sainte, se moquant des préjugés comme des obstacles. Que deux jeunes filles en France se disposent à faire une excursion pareille : on tâchera de leur donner un conseil judiciaire, ou bien on ira consulter le docteur Charcot !

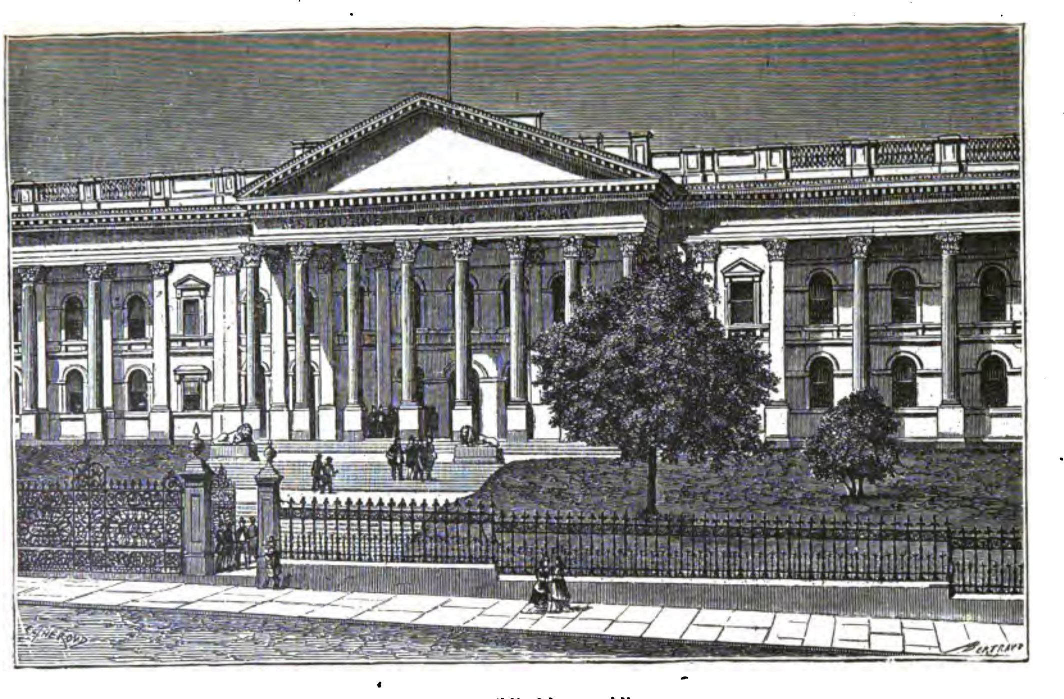
Une promenade dans les rues de Melbourne me démontre tout de suite que je me trouve dans une ville moderne ; le bureau de poste est le but de ma première course, attendu qu'il y a un bateau en partance pour l'Europe. C'est le dernier moment de la levée des boîtes ; l'énorme édifice est assailli par une bande de gens pressés venant déposer leur correspondance volumineuse et se bousculant devant les guichets. J'en vois arriver montés sur un vélocipède et se débarrasser de leur fardeau de lettres et de journaux, que contient une boîte carrée adaptée au véhicule.

Un tramway sans chevaux, mais roulant sur un câble au-dessous de la chaussée en bois, me transporte au palais de l'Exposition. C'est un vaste bâtiment ayant servi déjà lors de la première exposition de 1880, entouré d'un

jardin contenant les annexes, et divisé en sections comme toutes les expositions passées et futures. Il va sans dire que ni contenant ni contenu ne me mettent en extase : mais, tout en m'abstenant de comparaisons, j'ai à rendre hommage au peuple entreprenant et laborieux qui offre pareil spectacle dans un pays n'ayant qu'un demi-siècle d'existence. J'y suis retourné plusieurs fois pour admirer les collections de minerais, de bois et d'autres produits des différentes colonies. Les envois d'Europe ne brillaient pas par leur éclat; l'Allemagne seule, dont le commerce avec l'Australie se développe d'année en année, méritait qu'on s'y arrêtât.

On s'oriente très facilement dans le damier que présente la ville, à l'instar de New York, de San Francisco, etc., et le nouveau débarqué est frappé de la ressemblance qui existe entre les constructions australiennes et celles des États-Unis, spécialement du Far West. Non seulement les grands édifices, mais l'installation des boutiques, le système d'affichage, le mouvement dans les rues, et le type des habitants vous rappellent l'Amérique du Nord. La même expression d'indépendance et de yankeesme se lit sur les traits des gens que vous coudoyez; le monsieur garde en toute occasion le chapeau vissé sur la tête, vous bouscule et vous marche sur les pieds sans trouver un mot d'excuse.

Je suppose que le lecteur s'intéresserait peu à l'énumération et aux détails de tous les édifices publics et des différentes institutions que j'ai visitées à Melbourne. En parcourant et en étudiant la grande ville victorienne, non seulement on ne se croirait pas aux antipodes, mais encore on arrive à la conclusion que, dans le temps où nous vivons, toutes les grandes villes du monde entier ont une telle ressemblance entre elles, qu'on les croirait sorties d'une fabrique ne produisant qu'un modèle unique, mais à décorations différentes. On réussit mieux dans tel pays que dans un autre, en ce qui touche l'harmonie et les contours; le caractère national pose son cachet d'une autre façon ici et là; le goût de tel peuple dépasse celui de son voisin. Mais,



Melbourne : Bibliothèque publique.

au fond, une uniformité frappante se retrouve dans les régions les plus opposées de notre globe. Le cachet spécial n'existe plus qu'à l'état d'exception et de souvenir.

Chaque ville de quelque importance possède actuellement son musée, sa bibliothèque, son université, sa galerie de tableaux, son jardin zoologique, son champ de courses, ses établissements de charité. Inutile d'affirmer que j'ai trouvé tout cela à Melbourne, et que je me suis beaucoup intéressé à la visite de ces créations de l'intelligence et du progrès. Je me rendrais coupable d'une omission cependant — ne fût-ce que pour intéresser nos sportsmen et nos sportsladies — si je ne consacrais quelques lignes au « Flamington race course », le plus grand champ hippique de l'Australie. Comme étendue, comme tribunes, comme toilettes et comme entrain, je ne vois que la reproduction de notre bois de Boulogne; j'ose dire même qu'un jour de courses important, comme celui où la victoire de Manton résonnait du fond du bateau-pilote dans les eaux d'Albany, l'excitation dépasse l'émotion parisienne. Pas de petit commis, pas de cireur de bottes, pas de cocher de fiacre qui ne risque ses shillings, et ne se croit en possession d'un « tuyau » sérieux. Mais ce que je désirerais soumettre à nos comités de courses, c'est l'installation, à l'usage des dames, d'un cabinet-salon et toilette, tel qu'on le trouve à Flamington. Un membre du comité a bien voulu me montrer ce petit boudoir, dont la création s'impose, à mon humble avis, tout aussi bien ici que là-bas.

Deux couturières sont installées avec tous les instruments et accessoires nécessaires à la réparation d'un accident qui peut se produire. Épingles, aiguilles, fil et soie de toutes les couleurs imaginables attendent l'arrivée de la malheureuse sportslady dont la robe a reçu une déchirure ou un accroc. Le jour où pareil chalet sera annexé à Auteuil ou à Longchamp, je compte bien que la première dame qui aura pu en apprécier les avantages m'adressera ses remerciements pour avoir signalé la lacune existant jusqu'à aujourd'hui.

Les différentes lignes de chemins de fer rayonnant autour de la ville m'ont permis de jeter un coup d'œil sur les

environs, et de me rendre compte du développement des campagnes. Elles avaient l'air bien tristes en général avec leur peu de verdure et leur herbe desséchée, qu'un manque absolu de pluie depuis plusieurs semaines avait transformée en résidus de foin ou de paille hachée. South Yarra, Mordialloc et spécialement Sint Kilda sont les petites villes les plus animées des environs. La dernière avec sa belle jetée et ses riantes villas est la résidence des principaux négociants de Melbourne. On s'y rend en quinze ou vingt minutes par chemin de fer, et la station de la métropole, construite sur un point central, se trouve à proximité de tous les bureaux et établissements de commerce. Il y a des promenades charmantes à faire dans les alentours de Sint Kilda ; c'est là que je me réfugie le dimanche, jour cruellement ennuyeux en Angleterre, mais terrible dans les colonies !

Déjà le samedi à midi, la préparation au sabbat jette comme un voile de tristesse sur les villes. A cette heure la plupart des bureaux et des boutiques se ferment. On dirait des villes en deuil. C'est seulement le soir que la population tout entière semble sortir de sa léthargie, et qu'elle se croit obligée de se promener sur les larges trottoirs des rues principales. Des groupes se forment et des conversations animées s'engagent à chaque croisement de rue. Les bars font des affaires splendides et les pâtisseries regorgent de monde. Dimanche soir, à la sortie des églises, ce sera le renouvellement de la même foule qui cause, se regarde et ne va nulle part que dans les rares établissements ouverts. Mais la journée! c'est un cimetière dans lequel vous vous promenez, à moins que vous n'alliez vous dérober, comme j'avais l'habitude de le faire, à ce vernis de sainteté et de béatitude, pour aller respirer l'air libre des champs ou la brise rafraîchissante de la mer.

A Sydney, la monotonie du dimanche trouve une certaine compensation dans l'animation extraordinaire dont la ville offre le spectacle dans la soirée de samedi. Là, aucun magasin ne ferme avant neuf, ou même dix heures, tandis que les autres soirs de la semaine tous les volets s'appliquent aux devantures entre six et sept. Il paraît de bon ton

parmi le peuple de réserver ses emplettes pour le samedi; d'un autre côte, la bourgeoisie fait ses achats et ses approvisionnements pour la journée du lendemain. Pas moyen de circuler dans certaines parties de George Street; on se croirait à une foire.

Une spécialité de certaines dames australiennes est de se faire couper les cheveux tout ras, principalement sur le derrière de la tête. C'est commode, et au point de vue du temps qu'exige la toilette, cela peut être pratique, mais comme coup d'œil, c'est tout bonnement horrible! Un jour il m'est arrivé de prendre pour un homme une femme qui avait adopté cette mode disgracieuse, et qui en outre portait une paire de lunettes. Je lui adressai la parole en l'appelant monsieur. L'erreur était bien involontaire cependant; bien d'autres à ma place n'auraient pas reconnu la plus belle moitié du genre humain dans le type dépourvu de toute grâce que j'avais devant moi, et qui me lançait des regards furibonds.

Les cercles de Sydney, de Melbourne et généralement de toutes les villes d'Australasie sont très bien installés et meublés. Ils respirent le confort que l'Anglais sait introduire partout où il s'établit. On y dîne bien mieux que dans n'importe quel hôtel, et l'étranger est facilement admis sur la présentation d'un ou de deux membres.

Les recommandations pour les autorités, dont j'étais porteur — précaution que je n'oublie dans aucun de mes voyages, — m'ont été très utiles dans mes pérégrinations à travers ces colonies. Non seulement elles m'ont ouvert bien des portes, et j'ai eu la facilité d'entrer dans des détails d'organisation qui m'intéressaient sous un rapport quelconque, mais elles me procurèrent, tant dans les provinces de Victoria et de la Nouvelle-Galles du Sud, que plus tard en Tasmanie et en Nouvelle-Zélande, le libre parcours sur toutes les lignes de chemins de fer. C'est une faveur pour laquelle on est plus large dans ces pays neufs que partout ailleurs, et, tout en constituant une économie appréciable pour le touriste qui est l'objet de pareille largesse, elle le

pousse inévitablement à nombre d'excursions qui, sans cela, n'auraient pas fait partie de son programme.

La visite du Gipps Land ne me tentait que médiocrement, en raison des informations contradictoires qu'on m'avait données sur le pays. Cependant, comme je suis l'heureux possesseur d'un *free pass*, pourquoi ne pas en profiter?

Le train part à une heure fort matinale. Je trouve un coin où je m'installe à mon aise, car j'aurai à peu près deux cents kilomètres à franchir avant d'arriver à la ville de Sale, où je prendrai le bateau qui me transportera à travers les lacs de Wellington, Victoria et King. Drôle de société qui se forme dans mon compartiment, réservé aux fumeurs! On se serait cru en troisième, et cependant c'était bien une voiture de première classe. Ces voyageurs avec leurs chapeaux mous en feutre ont l'air de mineurs ou d'ouvriers; ils s'allongent sur les banquettes, crachent à droite et à gauche, et font un vacarme assourdissant.

J'avais eu l'occasion, il est vrai, de m'habituer pendant mon séjour à Melbourne aux mœurs démocratiques des Victoriens, mais cet entourage, dépassant la mesure, m'obligea de me sauver dans un compartiment voisin, où il fallait renoncer au bonheur de ma pipe du matin, mais où, en revanche, je me trouvais en société de gens mieux élevés.

Au bout d'un certain temps, après avoir laissé derrière nous les nombreux faubourgs et les petites villes peu distantes de la capitale, nous entrons dans le *bush* (la brousse) et dans la forêt. C'est un amalgame curieux d'arbres brûlés à moitié, ou morts, se dressant comme des spectres au milieu des fougères et des ronces; de troncs calcinés, de hautes herbes et de buissons épineux. Pour obtenir des terres cultivables et des pâturages, il n'y a que le feu qui puisse servir d'élément destructeur. Aussi les traces d'incendies se révèlent partout où circule la locomotive; dans certains endroits même, la crépitation se fait entendre. Bien souvent l'incendie ne se propage pas suffisamment, ou se heurte contre l'humidité de la terre et des arbres. Alors le travail est à recommencer; le concours de

la hache devient nécessaire et la forêt vierge n'échappe pas à l'action destructive de l'homme. Malheureusement, des centaines de milliers d'arbres d'une essence précieuse ont été sacrifiés par ce procédé ; il n'en reste que des troncs noircis, des débris informes, que personne ne songera jamais à enlever, et dont la décomposition finale demandera l'effort d'un siècle. En certains endroits, une demi-douzaine de cabanes constituent déjà le commencement d'une bourgade ; plus loin l'herbe a poussé sur le sol défriché et j'y vois paître des troupeaux de vaches et de moutons. Le paysage devient montagneux et nous parcourons une forêt d'eucalyptus que le feu n'a pas encore attaqués. Les effluves embaumés qui se dégagent des feuilles de ce gommier procurent une sensation délicieuse. Le voyageur qui se rendra au Gipps Land demain ne pourra peut-être plus en savourer le parfum. La civilisation marche à pas de géant et les délices d'une forêt vierge ne font pas l'affaire du spéculateur qui s'est rendu acquéreur des terrains.

Souvent le hasard vient en aide au possesseur d'une terre quelconque. Pendant les sécheresses d'été, ces fouillis dépourvus de sève, ces arbres de nature résineuse deviennent facilement inflammables. La vie nomade de ce qu'on appelle en Australie les *bushrangers* (coureurs de la brousse) est la cause de fréquents incendies dans la forêt. Une allumette enflammée jetée par mégarde dans un buisson desséché, un feu qui a servi à préparer le frugal repas, on prétend même un tesson de bouteille ayant servi de lentille aux rayons d'un soleil ardent, peuvent amener la destruction de vastes étendues de broussailles et d'arbres. Tout en filant à toute vapeur à travers cette nature sauvage, je remarquais de temps en temps de grands arbres morts au milieu d'un amas de fougères et de buissons qui ne portait aucune trace d'incendie. Cette combinaison de vie et de mort me surprend, mais un compagnon de voyage m'en explique la cause. Il arrive qu'avant de mettre le feu à la forêt, et afin d'en rendre la combustion plus facile, on fait mourir les arbres, surtout quand l'époque de la sécheresse touche à sa fin.

A environ un mètre au-dessus du sol, on fait une entaille circulaire et assez profonde dans le tronc. L'arbre n'étant plus nourri par la sève qui, de la terre féconde, se propage dans le tronc, meurt rapidement et le feu qui l'enveloppera peu après aura plus de prise sur le bois, privé de substances nutritives, que sur le géant vivant, orné de son épais feuillage.

Le gommier (eucalyptus) présente plusieurs variétés; on prétend qu'il en existe environ cinquante. Les principales sont ce qu'on appelle communément le gommier blanc, le rouge et le bleu. Le bois de la première de ces catégories est d'une qualité inférieure; on l'emploie pour les barrières des champs, les caisses d'emballage et la menuiserie commune. Le rouge, de qualité bien supérieure, est d'une résistance étonnante. Il est utilisé, de préférence à toute autre sorte de bois, pour les piliers de jetées et les traverses de chemin de fer. Exposé à l'action de l'eau ainsi qu'aux intempéries d'un climat humide, il résiste à la pourriture, et la vermoulure n'a que peu de prise sur lui. Pour l'ébéniste le gommier rouge représente un bois très recherché, offrant plus ou moins de ressemblance avec l'acajou d'Amérique.

Le bleu a été importé dans le pays, si mes renseignements sont exacts. C'est l'*Eucalyptus globulus*, originaire de Tasmanie, au parfum délicat et fortifiant, le même qu'on a introduit en différentes parties du monde, et qu'on retrouve entre autres dans les environs de Nice et de Rome.

On extrait la meilleure huile de l'espèce nommée *malli*; c'est un remède efficace contre les affections de la gorge, la diphtérie, les toux et les rhumes. Employée pour frictions, elle combat avec succès les rhumatismes et les douleurs névralgiques. Deux fois j'ai pu faire l'expérience des qualités bienfaisantes de ce liquide parfumé. Dans une excursion en Nouvelle-Zélande j'avais attrapé un rhume violent, et les quintes de toux m'empêchaient de dormir. Quelques gouttes d'eucalyptus prises trois fois dans la journée sur un morceau de sucre m'en débarrassaient complètement en deux jours. A une autre occasion,

Campement de défricheur australien.

c'était un rhume de cerveau, qui m'empêchait de voir et de sentir, et me faisait pleurer comme un désespéré. Cette fois-là je m'humectais l'index avec une goutte de la précieuse liqueur, et reniflais fortement, à l'instar de quelqu'un qui se régale d'une prise. Le lendemain, mon rhume avait disparu.

Ces qualités du gommier, tant appréciées en Australie, sont encore peu utilisées en Europe; ce qui est plus connu, c'est que l'eucalyptus est un spécifique excellent contre la fièvre.

D'après ce qu'on dit, les feuilles, pourvu qu'elles soient de toute fraîcheur, chassent les mouches. On en entoure le lustre, on suspend une branche à un objet quelconque, et les insectes s'empressent de chercher une atmosphère qui leur convient mieux.

La hauteur de l'arbre, droit comme un mât de navire, atteint souvent cent vingt et même cent trente mètres. Elle varie suivant les différentes régions, et dans beaucoup d'endroits on en rencontre des quantités dont la taille ne dépasse pas douze ou quinze mètres. Le plus ou moins de degrés de chaleur a une influence notable sur le développement et la couleur du feuillage. C'est ainsi que dans les plaines de Victoria on en trouve beaucoup aux feuilles grisâtres, tandis que dans des zones plus chaudes les feuilles sont d'un beau vert luisant.

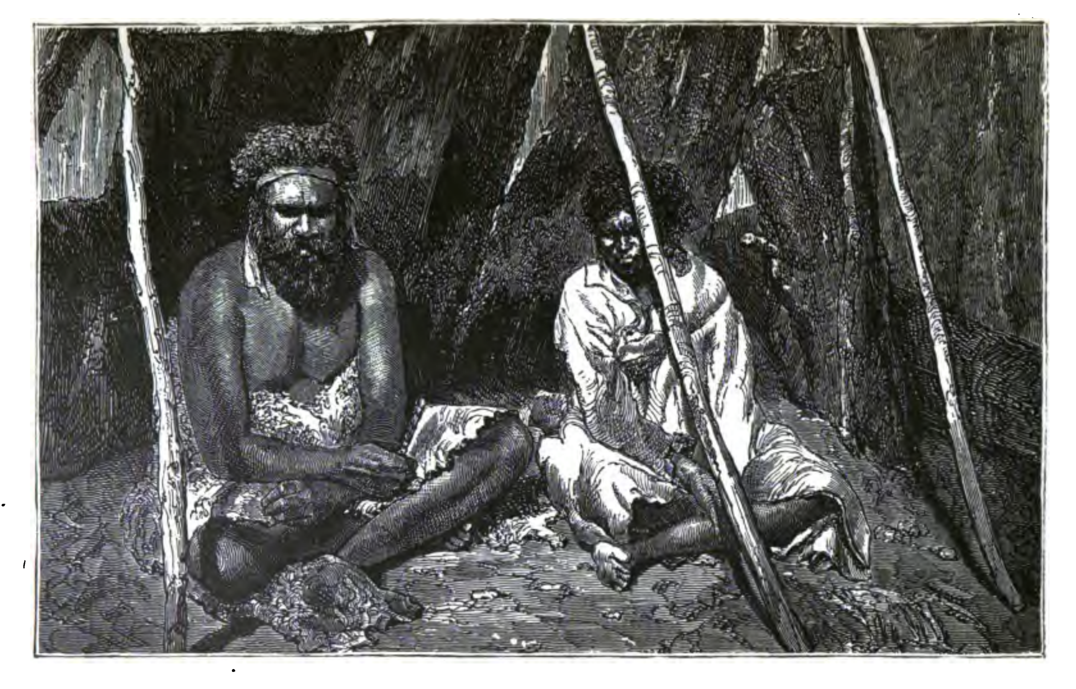
Le train s'arrête à Sale; c'est la ville principale du Gipps Land. Nous ne faisons que la traverser, car, à l'autre extrémité, le steamer nous attend pour nous conduire jusqu'à la fin du trajet tracé pour cette journée. Je dis « nous » parce qu'un monsieur et une dame, qui se trouvaient dans mon compartiment, suivront le même itinéraire que moi, et que notre choix s'est arrêté sur le même hôtel à l'endroit où nous devons passer la nuit. La dame a l'air d'une momie et est presque complètement sourde, mais j'éprouve une déférence sincère pour elle, parce qu'elle m'a permis de fumer dans le train. Le mari est un Anglais de bonnes manières, charmant causeur, et prétendant que Paris est la ville où l'on *s'amiouse* le plus!

L'embarquement de quelques colis et de nos minces bagages ne demande que peu de minutes; un petit coup de sifflet, et nous voilà en route. Pendant une heure nous suivons la rivière Latrobe et apercevons des milliers de pièces de bétail, paissant dans les pâturages qui s'étendent des deux côtés de la rive. Le paysage n'est ni beau ni laid; la composition du public des troisièmes m'intéresse plus que cette nature, ressemblant à quelque bord de la Meuse ou de la Marne.

Ils sont entassés là comme des sardines dans un espace restreint sur l'avant du bateau; ouvriers, bûcherons, bergers et... les premiers aborigènes qu'il m'est donné de contempler! Ce sont trois hommes, un adolescent et deux vieillards, revenant d'une partie de plaisir à Bairnsdale. Malheureusement pour eux, cette excursion n'a pas répondu à l'illusion qu'ils s'en étaient formée. Arrivés à Bairnsdale on les avait régalés de brandy, et, l'ivresse s'en étant suivie peu après, les trois excursionnistes avaient été amenés devant le *coroner*. Condamnés séance tenante à quatre heures de prison, ils avaient eu tout juste le temps d'expier leur forfait et de reprendre le bateau qui devait les ramener au foyer conjugal. Je m'amuse à causer avec ces gens, dont le plus vieux doit avoir plus de quatre-vingts ans. Ce vieillard, amateur de la dive bouteille, parle un anglais assez compréhensible. Il se rappelle parfaitement l'arrivée des premiers blancs, et, en me désignant son voisin, presque aussi cassé que lui, il ajoute : « Celui-là n'était encore qu'un jeune homme à cette époque-là. »

La génération de noirs qu'on rencontre aujourd'hui dans la province de Victoria, et dont je visiterai une station le lendemain, a tout à fait perdu ses instincts sanguinaires et sauvages. C'est une race douce, dont le nombre va en dépérissant d'année en année. Il est difficile d'établir un chiffre, même approximatif, des indigènes éparpillés dans l'Australie entière, d'autant plus que dans le nord et dans le centre l'exploration a laissé encore bien des vides et des points douteux.

Par rapport à son étendue, Victoria en possède peut-



Indigènes australiens.



être la plus grande quantité. Dans la Nouvelle-Galles du Sud leur nombre se réduit presque à néant. Le jour de la fête de la Reine, tout aborigène reçoit en cadeau une couverture, à la condition de venir lui-même la chercher au dépôt. En 1887, le nombre des postulants, après avoir diminué graduellement dans des proportions sensibles, ne s'élevait plus qu'à cinq.

La rivière Latrobe, à l'extrémité de laquelle nous sommes arrivés, s'élargit tout à coup; nous nous trouvons sur le lac Wellington. C'est une nappe d'eau assez large, mais dont la vue n'offre rien d'intéressant. Les bords sont plats, la végétation se réduit à quelques arbrisseaux rabougris, entourés de broussailles desséchées à la suite du manque de pluies. L'excellent poisson qu'on nous fait manger en le traversant a plus de succès que ces plages monotones. Nouveau cours d'eau; autre lac. Celui-ci s'appelle Victoria, et nous plaît davantage. Le troisième, le lac King, nous dédommage d'une navigation assez prosaïque. Ici la verdure s'étale de tous côtés, et l'horizon présente des points de vue pittoresques. Ses hautes montagnes, que nous pouvons distinguer dans le lointain, grâce à un ciel complètement pur, changent tout à fait le paysage. Le lac se rétrécit et n'a plus qu'une faible largeur lorsque le bateau stoppe devant une petite jetée. Nous sommes arrivés au terme de notre voyage pour aujourd'hui et n'avons plus qu'à être cahotés pendant un quart d'heure, à travers des monceaux de sable simulant une route, pour arriver à l'hôtel où nous passerons la nuit. Le point de notre débarquement s'appelle *Lake's Entrance* (Entrée du Lac); il n'est séparé de l'océan que par une étroite bande de terre.

Le lendemain matin, à la première heure, je suis sur pied pour me rendre compte des travaux qu'on exécute dans cette langue de terre sablonneuse. Des dragueurs sont à l'œuvre pour enlever le sable et établir une communication directe entre les lacs que nous avons vus la veille et la grande mer, dont les vagues viennent se briser avec un bruit sourd sur la plage unie. Quand ces travaux seront termi-

nés, le commerce de l'intérieur y trouvera un grand avantage, et des débouchés nouveaux seront créés. Un port se creusera, des villes surgiront de terre, les habitants afflueront. Ce sera la répétition de tout ce qui s'est vu en Australie dès les premiers temps de l'occupation.

Dans ma promenade d'inspection je rencontre deux aborigènes; ce sont des parents du trio de la veille; ils parlent également un peu d'anglais. Le mâle me demande un *sixpence* pour acheter du whisky. Cela me paraissait un comble; aussi le monsieur essuie un refus formel : je lui ai épargné probablement quatre heures de prison. La dame me demande du tabac : je me conduis en gentleman vis-à-vis d'elle, et lui bourre sa pipe.

La diligence part à huit heures; je monte sur le siège à côté du cocher. Maintenant qu'il fait jour, je puis constater par quelle rangée de dunes nous nous sommes frayé un chemin la veille au soir en pleine obscurité. Ce coche nous conduira en trois ou quatre heures au lac Tyers, limite de mon excursion au Gipps Land. Le conducteur ne paraît aucunement pressé, car il s'arrête partout dans le village : d'abord à la poste (ce qui me semble tout à fait normal), mais ensuite chez le boucher, chez un marchand de planches, et devant une baraque de l'Armée du Salut. Cette dernière étape nous procure la société d'un membre de la congrégation, qui prend place à côté de moi, et me fait cadeau d'une brochure.

La propagande que cette armée d'hallucinés fait dans les colonies est incroyable. Nul village ne prend naissance sans qu'immédiatement un délégué ne s'y établisse dans une baraque provisoire, en attendant qu'elle soit remplacée par une salle plus vaste.

Et cependant ces mêmes fanatiques font parfois preuve de dévouement et de qualités utiles. A Melbourne, les chefs de la corporation attendent les libérés à leur sortie de prison, mettant à leur disposition un gîte provisoire, la nourriture et des vêtements. L'ancien condamné décidé à commencer une vie nouvelle et à faire oublier son passé trouve aide et protection auprès de l'armée, et arrive fréquemment à

occuper une situation supérieure à celle qu'il avait au jour où le besoin était l'origine de sa chute. Si cette société ne s'occupait que de démarches pareillement moralisatrices, elle ferait plus de bien et prêterait moins à la dérision.

Du haut de mon siège, je vois déferler les lames mugissantes et des torrents d'écume ruisseler sur le sable, à quelques centaines de mètres au plus de la route. Depuis notre départ de Sale, notre trajet s'est accompli en ligne presque horizontale avec la mer; toute cette partie de la côte voisine fait partie de ce qu'on appelle *Ninety Mile Beach* (Plage de Quatre-vingt-dix Milles).

Nous entrons en plein *bush*. C'est bien encore la forêt vierge, où le feu produit quelques éclaircies, mais où, en général, le regard ne porte pas loin. Comme en chemin de fer, je m'amuse à regarder cette lutte entre la vie et la mort. Des arbres de forte taille, à demi brûlés et calcinés, portent des branches dont le feuillage semble une couronne déposée sur un cercueil. Les eucalyptus, qui ont succombé sous l'action du feu, font l'effet de revenants; leur tronc et leur branchage ont une nuance grise qui, au clair de la lune, doit paraître sinistre et effrayer les kangourous en promenade nocturne.

Le chemin taillé dans la forêt — seul indice de la prise de possession de l'homme — s'élève et nous conduit sur le sommet d'une colline, où un panorama superbe nous attend. Nous distinguons sous un ciel d'azur la mer immense d'un côté, tandis qu'à notre gauche le lac Tyers nous montre ses eaux limpides et ses rivages verdoyants. Des centaines de canards et les mêmes *shaggs* [1] que j'ai vus plonger dans le lac Victoria prennent leur vol au bruit de notre voiture. Un chasseur ferait une hécatombe parmi la gent ailée vivant sur ces bords.

Le coche nous dépose devant un hôtel qui n'existe que depuis deux ans. Auparavant l'excursion au lac était impossible à moins qu'on ne se décidât à coucher à la belle étoile. La construction, toute neuve et d'un cachet élégant, domine

1. *Shagg*, oiseau palmipède, espèce de cormoran.

une pelouse qui descend en pente douce jusqu'au bord de l'eau, et le ton vif des fleurs ornant les plates-bandes donne à l'ensemble l'attrait d'un parc anglais. Un brillant soleil ajoute à la beauté du site : on se croirait en Suisse au mois de juillet. A un kilomètre de distance se trouve une station d'aborigènes; partout où ces derniers représentants de la race se sont établis en groupes, le gouvernement envoie des missionnaires. Le village a pris le nom de *Mission station*; on y a bâti une église et une école, et l'éducation des enfants, même des adultes, se fait d'une façon qui mérite les plus grands éloges. Quant aux vieux, on les laisse végéter dans leurs huttes, fumer leurs pipes et se plonger dans un sommeil comateux : ce serait peine perdue que de vouloir troubler les dernières années de leur existence par une instruction qui ne porterait pas de fruits. L'hôtel a été construit pour attirer les voyageurs; j'y trouve plusieurs familles qui sont venues passer un certain temps dans cette solitude délicieuse. Un *lawn-tennis* est établi sur la pelouse et l'installation répondrait entièrement aux besoins du touriste, s'il pouvait s'y faire servir une bouteille de vin ou de bière. Par malheur, c'est une maison de tempérance : on ne vous y verse que du thé et de l'eau.

Le lac Tyers ne ressemble à aucun des lacs que j'ai déjà vus. C'est plutôt une large rivière, serpentant entre deux rives d'une végétation splendide. Ses eaux sont très poissonneuses, mais avec la ligne on n'y prend jamais rien. Ce n'est qu'au filet que le poisson se laisse prendre en abondance, pour vous permettre d'apprécier à votre dîner son goût exquis. Nous montons dans une barque, mes compagnons de voyage et moi, et tandis qu'une jeune fille indigène de quatorze ans, faisant fonction de bonne d'enfant à l'hôtel, prend un des avirons, j'en saisis un autre et nous voilà en route pour le village des noirs, situé au fond du lac.

CHAPITRE III

Le lac Tyers. — Une école d'indigènes. — Je passe l'examen des élèves. — Les kangourous. — Les hôtels en Australie. — Exigences des domestiques. — Excursion au Fernshaw et au Blackspur. — Les fougères arborescentes. — Les eucalyptus. — Visite aux mines d'or de Ballarat.

En arrivant, je remets au maître d'école la lettre de recommandation qu'on m'avait donnée pour lui à Melbourne. Je me trouve en présence d'un homme fort bien élevé et ne demandant pas mieux que de me faire visiter en détail tout ce qui a rapport à la vie et à l'instruction des naturels confiés à ses soins et à ceux de l'ecclésiastique demeurant à côté de l'église.

La tournée commence par l'inspection des maisonnettes, construites en planches. Elles contiennent un mobilier très primitif, mais d'une propreté complète. Des couples dans la force de l'âge s'occupent à des métiers différents; les enfants s'amusent avec des livres à images. Tous ont le visage empreint d'une bonhomie et d'une douceur qui doivent contraster singulièrement avec le type des ancêtres que les premiers pionniers ont rencontrés en débarquant sur cette terre barbare. Parmi les femmes il y en a qui sont assez gentilles, quoique leur figure élargie et leurs lèvres démesurément épaisses soient loin d'en faire des beautés. La chevelure n'est pas crépue, comme chez la majeure partie des peuplades sauvages; elle est abondante, douce et d'un noir de jais. Les yeux sont grands et noirs; l'émail en est

blanc comme la neige; les dents exciteraient la jalousie de toute la clientèle de nos opérateurs européens.

Plus loin j'examine la vie des doyens du lieu; la même propreté n'y existe plus. Une douzaine de cases en paille, où tout ameublement fait défaut, abritent les vieillards des deux sexes. Ils sont couchés sur le sable, ronflant ou fumant, et n'attendent que le jour où un coin de terre voisin renfermera leur dépouille. Mais voilà qu'un de ces vieux rentiers m'interpelle en anglais et me demande si je ne le reconnais pas. C'est mon criminel de la veille, l'excursionniste condamné à quatre heures de prison; il est couché sur un débris de couverture à côté de sa chère moitié. Elle le boude depuis la flétrissure qu'il a infligée à la famille. Madame ne comprenant pas un mot d'anglais, il peut me raconter en toute sécurité que sa condamnation l'a exaspérée et que depuis sa rentrée au bercail elle lui tourne carrément le dos.

Ma conversation avec son mari l'intrigue. Verrait-elle en moi un de ses complices? Je tâche de me mettre dans ses bonnes grâces et lui donne un cigare, qu'elle allume, mais qu'elle rejette peu après. Elle aime mieux sa pipe.

Dirigeons-nous du côté de l'école; elle mérite une description quelque peu détaillée à cause de l'instruction exemplaire qu'on y donne à des enfants issus de sauvages. J'aurai l'occasion de la rappeler au souvenir de mes lecteurs, quand, après quatre mois, je me trouverai dans des écoles canaques. Inutile de dire que tous ces enfants sont chrétiens. Ce qui résonne drôlement à l'oreille, c'est que le jour du baptême ils ont reçu des noms et prénoms anglais. J'entends interpeller Harry Jennings, Charles Dougall, William Bright, tandis qu'une fillette de huit ans, Mary Dougall, au regard vif et espiègle, me montre son cahier d'écriture. Les cahiers des autres élèves passent successivement sous mes yeux, et je n'hésite pas à affirmer que j'en suis ébahi. Combien de collèges et de pensionnats ne trouverait-on pas où l'écriture des enfants ne pourrait soutenir, à beaucoup près, la comparaison avec ce que je vois là-bas dans un pays tout neuf, dans un milieu d'ex-cannibales!

Le maître adresse plusieurs questions à ses élèves sur le terrain de l'arithmétique. Ils sont là une trentaine et répondent avec une promptitude et une sûreté qui me paraîtraient incroyables, si je n'avais pas assisté en chair et en os à l'examen impromptu.

« Si vous voulez les interroger vous-même, ne vous gênez pas le moins du monde, vous me ferez même plaisir, me dit l'instituteur. Vous pourrez, de cette façon, vous rendre meilleur compte encore des résultats de l'instruction qu'on donne aux enfants dans nos modestes *Mission stations*, et abandonner tout soupçon que l'examen auquel vous assistez soit la répétition d'une leçon préparée en vue des étrangers venant visiter notre établissement. »

J'accepte volontiers cette fonction d'examinateur improvisé, et comme tout ce qui a rapport à l'instruction dans les colonies et au système colonisateur suivi par les différentes nations d'Europe m'intéresse au plus haut degré, je prends mon calepin, où j'inscris séance tenante chaque question adressée à un élève et la réponse qu'il me donne. Je ne voudrais pas qu'une seule échappât à ma mémoire en rédigeant mes notes dans la soirée, comme j'ai l'habitude de le faire chaque jour; et à côté de l'éloge que je désire adresser aux instigateurs d'une pareille instruction, je pourrai m'abstenir de comparaisons, qui sauteront aux yeux de toute personne intéressée à la question de colonisation. Voici la copie exacte de mon carnet de voyage :

D. Combien font 12 fois 12?

R. 144, monsieur. (L'examen se passe en anglais, bien entendu.)

D. Qui a découvert l'Amérique?

R. Christophe Colomb.

D. En quelle année?

R. En 1492.

D. Je suis venu de France en Australie. Par quelles mers ai-je passé?

R. Vous êtes venu par la Méditerranée, le canal de Suez, la mer Rouge et le Grand Océan.

D. Nommez-moi quelques rivières de France.

R. Le Rhône, la Seine, la Loire.

D. Quelle est la capitale de la Belgique; sur quelle rivière est-elle située?

R. Bruxelles; la rivière, c'est la Senne.

D. Nommez-moi quelques villes d'Amérique.

R. New York, Chicago, Baltimore, Philadelphie, Boston.

D. Quel pays se trouve à l'ouest de l'Espagne?

R. Le Portugal, et sa capitale s'appelle Lisbonne.

D. En allant de Paris à Constantinople, par quels pays faudra-t-il que je passe?

R. Par l'Allemagne et l'Autriche.

D. Avez-vous entendu parler de Napoléon Ier? Qui était-ce?

R. Il était empereur de France; il a livré beaucoup de batailles, mais à la fin il a été vaincu, et est mort à Sainte-Hélène.

D. Qui est-ce qui règne en Angleterre maintenant?

R. Oh! c'est trop facile, cela! la reine Victoria; et quand elle sera morte, parce qu'elle est déjà très vieille, ce sera le prince de Galles.

Je ferai observer que je m'étais abstenu tout exprès de questions ayant rapport à l'Angleterre; il n'y a que la dernière que je formulais pour en finir.

Lorsque, peu de temps après mon retour en Europe, je me présentais dans un bureau de poste à Paris pour recommander une lettre, ma visite à cette école me revenait forcément à l'esprit. Une bonne se trouvant à mes côtés remit à l'employé une lettre adressée à Riga, et lui demanda en combien de temps cette lettre arriverait à destination.

Réponse de l'employé, homme d'une quarantaine d'années qui paraissait avoir une certaine prépondérance sur les jeunes gens se trouvant avec lui derrière le guichet : « Riga, c'est en Allemagne; je suppose qu'elle arrivera demain soir ».

Si l'on remplaçait ce phénomène en géographie par un

noir d'Australie sortant de l'école du lac Tyers, je crois que le public ne pourrait qu'y gagner.

Le pasteur protestant qui dirige l'église est absent pour le moment. On me fait visiter l'intérieur; c'est une construction de toute simplicité, mais répondant aux besoins de la communauté.

Je serre la main du vaillant maître d'école et lui adresse toutes mes félicitations. Nous reprenons nos avirons, Betsy[1] et moi, et retournons à l'hôtel.

Le lendemain matin, il faut que je me lève à quatre heures et demie pour reprendre la même route de la veille. Cette heure matinale me procure la satisfaction de voir sauter en liberté une douzaine de kangourous, que le bruit des roues de la diligence dérange dans leur déjeuner. Dans la journée on en voit rarement; ces marsupiaux ont les mœurs du lapin. Ils se montrent principalement aux heures de leurs repas, c'est-à-dire le matin de très bonne heure et vers le déclin du jour.

J'en verrai bien d'autres dans quelques jours, mais pour le moment leurs bonds prodigieux sont du nouveau pour moi. Il y en a qui atteignent une hauteur d'homme, tandis que le wallaby, espèce plus petite, ressemble comme grandeur à un lièvre de forte taille. Il arrive souvent que ces rongeurs se propagent dans des proportions formidables, et ravagent les terrains ou les cultures. Dans ce cas, une battue générale devient nécessaire, et voici comment on procède. Un grand nombre de chasseurs met les kangourous en fuite; ils rencontrent des barrières qu'ils ne peuvent franchir et finissent par se réunir dans un cul-de-sac combiné à l'avance. Attaqués par leurs traqueurs, ils succombent sous les coups de massue. On en a compté jusqu'à trois mille, depuis les plus petits jusqu'aux plus grands, jonchant le sol après une hécatombe de cette nature.

Les perruches et les perroquets abondent dans ces

1. Betsy, j'ai oublié de le dire, est la jeune fille noire qui nous accompagne dans le bateau. Elle a été baptisée de ce nom dans l'église que je viens de quitter.

régions; leur plumage multicolore présente les couleurs les plus vives. Pas plus que les oiseaux de chant qui hantent ces solitudes, ils ne sont craintifs ni farouches; souvent on passe tout à côté d'eux, et ils ne se dérangent pas. Le manque d'habitants ne leur a pas encore suffisamment appris l'instinct destructeur de l'homme.

De retour à Lake's Entrance, je prends le bateau qui part pour Bairnsdale, en suivant la partie orientale du lac King, et le chemin de fer me ramène à Melbourne.

Après le Gipps Land, je désire visiter le district connu sous le nom de Fernshaw, et renommé pour sa brillante végétation et ses fougères arborescentes. Je prends le train de l'ouest dans l'après-midi et passe la nuit à Lilydale, ce qui veut dire Vallée des Lis. En effet, c'est une belle vallée, mais comme lis, je n'en découvre pas un seul. Il faut que le lendemain matin je parte à sept heures, et voilà que le même inconvénient que je trouverai dans d'autres hôtels australiens me forcera probablement de m'embarquer à jeun. Ils sont d'un flegme et d'une règle mathématiques, ces hôteliers des colonies, et le voyageur se trouve absolument dans la situation de l'écolier condamné à se conformer strictement au règlement de son collège. Le déjeuner *est* à huit heures; le lunch *est* à une heure, le dîner *est* à six ou sept heures. Je suis grand partisan d'ordre et de règle en toutes choses, mais je n'admets pas qu'en déliant ma bourse je sois privé d'un frugal déjeuner avant de me mettre en route, parce que le déjeuner de l'hôtel *est* à huit heures! Je récrimine, et, par une faveur toute spéciale, j'obtiens, après avoir parlementé assez longtemps, un bol de lait avec du pain. En faisant observer au propriétaire de l'établissement que ce ne serait pas bien difficile cependant de me faire faire du thé, je reçois la réponse laconique que cela serait impossible... parce que le cuisinier n'arrive qu'à sept heures!

Une famille désirant dîner à huit heures quand le repas est fixé à six heures serait considérée comme à peu près folle. Ni éloquence, ni supplications, ni colère ne vous serviront à rien dans ces pays-là : vous êtes forcé de subir

la règle de la maison. Pour le déjeuner dans les grands hôtels, il y a une marge qui profite aux gens n'ayant pas l'habitude de se lever de grand matin. Il dure de huit à dix heures en règle générale, mais pour vous avertir qu'il est temps de se dérober aux bras de Morphée, un garçon parcourt tous les étages et tous les corridors de la maison, en tapant sur un gong chinois. Ce tapage infernal vous réveille sans trêve ni merci, et semble vous dire : « Allons, mes enfants, il faut vous lever ».

Je me demande dans quelles proportions je serai la victime de ces coutumes bizarres quand mon itinéraire me conduira en Nouvelle-Zélande, où le départ des diligences est fixé souvent à cinq heures du matin, et où l'on n'arrive quelquefois à destination que vers les sept ou huit heures du soir. On me rassure à ce sujet, et en effet presque toutes les fois que j'ai dû m'y mettre en route dès l'aube, et même avant, j'ai trouvé un déjeuner convenable préparé pour les passagers avant le départ du coche. Ici à Lilydale, comme plus tard dans la Nouvelle-Galles du Sud, je ne suis qu'un voyageur solitaire, dépendant de l'arrivée d'un cuisinier, car personne ne songerait à allumer le feu avant l'apparition de cet important personnage.

Pour être juste, il ne faut pas seulement jeter la pierre aux patrons ; la gent domestique en Australie a des exigences qui font rire l'étranger de passage, mais qui exaspèrent les maîtres. Plusieurs hôteliers m'ont déclaré qu'au-dessous de deux à trois livres sterling (50 à 75 francs) par semaine, il n'y a pas moyen de se procurer un cuisinier ; il y a des endroits où ils en exigent jusqu'à quatre. En dehors de ces salaires exorbitants, ces messieurs posent des conditions parfois inacceptables, refusent de faire la cuisine le dimanche soir, et exigent quelquefois l'accès gratuit au « bar ».

Les servantes dans les familles ont des prétentions et des velléités d'indépendance qui dépassent tout ce que la domesticité européenne a pu imaginer. On m'en a cité de jolis exemples à Melbourne, et je conseille aux ménagères parisiennes dont les bonnes offrent trop de sujets de plaintes,

de réfléchir à ce que ce serait si elles s'étaient adressées à un bureau de placement australien pour remplacer une domestique trop exigeante. Une dame m'a raconté qu'un soir, en revenant de la campagne, elle s'était trouvée dans le même compartiment des premières que sa bonne. Le lendemain matin, en lui demandant pourquoi elle ne voyageait pas en secondes, la grisette, blessée dans son amour-propre, lui répondit de la façon la plus naturelle : « Une dame seule ne peut convenablement prendre un billet de seconde classe » (*Travelling in second class would not be respectable for a lady*).

Dans une autre famille la bonne prend des leçons d'équitation deux fois par semaine. Une troisième demande, en s'engageant, si elle peut s'exercer de temps en temps sur le piano. Une autre ne le demande pas, mais se met à jouer un morceau d'opéra, pendant que les maîtres stupéfiés font leur toilette à l'étage supérieur!

Le comble du sans-gêne m'est rapporté par un habitant de Sint Kilda. La bonne de la maison envoie l'enfant prier sa mère de bien vouloir descendre un instant pour l'assister dans un détail de sa toilette. La mère n'y comprend rien, mais se rend à la cuisine : elle trouve sa servante, assise devant une glace, décolletée, les bras nus, la taille prise dans un corsage de peluche rouge, les pieds enfermés dans des souliers de cuir doré. La voiture pour la conduire au bal stationnait déjà devant la porte. Ne pouvant arriver à fixer une rosace dans le dos de sa robe, elle avait recours à la bienveillance et au bon goût de sa maîtresse!

Une demi-heure de chemin de fer et l'on arrive à Tunnell. La diligence attend les voyageurs; mais il y a une montée assez escarpée et le conducteur nous annonce qu'il nous embarquera sur le sommet de la colline. Toute observation serait superflue, nous n'avons qu'à obéir. Ces cochers sont des messieurs qui commandent au besoin, et se croient vos égaux. S'ils sont obligés de descendre à une halte, ou s'ils désirent bourrer leur pipe, ils vous passent les rênes sans mot dire, et vous les reprendront quand ils auront terminé leur besogne. Dans une de mes excursions, un



Fougères arborescentes.

caillou s'étant introduit dans le sabot d'un des chevaux, l'automédon me prie de descendre pour enlever l'obstacle qui fait boiter la bête. Quelques semaines plus tard, au beau milieu du steppe, une roue commence à crier; peu après elle chauffe, et le cocher, manquant d'huile, demande à une des dames passagères de lui prêter son pot de pommade. La dame s'exécute de bonne grâce; le contenu tout entier de son pot disparaît dans l'essieu de la roue!

Nous avons vingt minutes d'arrêt à Healesville; mais comme il est onze heures, le temps du déjeuner *est* passé. Mon estomac me chatouille joliment; ce bol de lait pris à sept heures est digéré depuis longtemps. Heureusement le propriétaire de l'hôtel où la diligence change de chevaux consent à nous donner des œufs et de la marmelade.

A partir de cette petite ville, la belle route commence. Nous passerons par les contrées de Fernshaw et de Blackspur, pour arriver dans la soirée à Marysville. Quelle splendide végétation que celle qui s'étend des deux côtés de la route. C'est un fouillis inextricable, au milieu duquel se dressent de superbes fougères. A notre dernière exposition on a pu admirer, dans la section de Victoria, ces belles fougères, au frais feuillage, à la courbure gracieuse, au tronc filamenteux et de couleur noirâtre.

C'étaient d'intéressants spécimens, mais ils n'ont pu donner qu'une faible idée de la flore australienne, et leur transport en Europe, ainsi que leur conservation, a dû exiger des soins assidus. Mais pour celui qui a parcouru les chemins où notre voiture s'est engagée, ces spécimens ne sont plus que des pygmées insignifiants. C'est vraiment un spectacle unique de contempler ces fougères géantes, qui s'élèvent quelquefois à cinq ou six mètres de hauteur, et étendent leurs feuilles comme des parasols gigantesques au-dessus des orchidées, des lianes et des nombreuses plantes de toute sorte qui croissent dans cette masse de verdure. Le sol accidenté ajoute à la beauté du coup d'œil; souvent un ravin vous permet de plonger le regard jusqu'à une profondeur considérable; en d'autres endroits un ruis-

seau coule paisiblement à travers les rochers et les herbes sauvages, et forme une série de cascades minuscules. Partout, la végétation la plus compacte et la plus fraîche au milieu d'un silence profond; c'est à peine si, de temps en temps, vous discernez la cabane d'un bûcheron, ou qu'un perroquet, fuyant à travers les branches, vient interrompre le charme de cette solitude majestueuse.

Imperceptiblement les arbres qui bordent la route deviennent plus grands et plus serrés; nous arrivons dans la zone des *big trees*, les géants de la forêt. Ayant visité la vallée de Yosemite en Californie, et mesuré la circonférence de plusieurs grands arbres de cette région, j'étais curieux d'établir la comparaison entre les séquoias d'Amérique et les colosses du Blackspur. Je passe devant le Big Ben, géant de 127 mètres de hauteur, et ne surpassant que de quelques mètres son confrère l'Uncle Sam. Le diamètre, à hauteur d'homme, de ces deux arbres est d'environ 16 mètres. Ils sont immenses, ces troncs dépourvus de branches jusqu'à la moitié environ de leur taille; mais parmi les séquoias de la Californie quelques-uns dépassent la circonférence du Big Ben. Par contre, les arbres australiens le gagnent en hauteur.

Le cocher nous en montre d'autres, de moindre dimension c'est vrai, mais qui attireraient des milliers de visiteurs s'ils se trouvaient placés dans un centre d'Europe. Les myrtes, assez nombreux, atteignent également une hauteur extraordinaire et abritent en plusieurs endroits les chétifs taillis, les fougères et les mimosas. Cette végétation à différents étages ne subit pas l'influence d'un hiver, bien moins rigoureux que sous nos latitudes; dans cette saison de l'année la verdure y paraît tout aussi fraîche qu'au beau milieu de l'été.

Dans cette excursion, comme dans celle du Gipps Land, les traces d'incendies ne manquent pas. Pendant un quart d'heure nous traversons un plateau complètement noir, couvert d'écorces calcinées, de débris de troncs et de branchages. A un certain endroit, la forêt brûle encore, la chaleur est intense et la fumée nous étouffe. Notre automédon



Route de Fernshaw

s'est trouvé arrêté il y a cinq jours par cet incendie, qui, crépitant des deux côtés, transformait la route en four et en rendait le passage impossible. Le lendemain il repartait comme d'habitude avec sa diligence, contenant les mêmes voyageurs de la veille, pour constater le progrès que le feu avait fait et voir s'il y avait moyen de passer. Le hasard m'a fait rencontrer plus tard un des heureux touristes ayant manqué d'être grillés à cette occasion. Avec un *never mind* incroyable et quelques vigoureux coups de fouet sur la croupe des chevaux, lancés au triple galop, la voiture traversa cet enfer d'un nouveau genre, au milieu des cris des voyageurs épouvantés. Il faut aller en Amérique ou en Australie pour éprouver des sensations pareilles, et se rendre compte des incidents imprévus que peut offrir un voyage d'agrément.

Une ravissante échappée sous bois se découvre devant nous; c'est la bourgade de Marysville. La propriétaire du Kepple's hotel est une femme prévenante et aimable; la cuisine y est bonne et la propreté de la maison ne laisse rien à désirer. J'y passe deux journées délicieuses, consacrées à différentes excursions dans la forêt. C'est la même végétation, dont la brillante fougère fait le principal ornement; une solitude imposante éclairée par un ciel pur et un riant soleil. De temps en temps, une cascade, des blocs de rochers, toujours des arbres de forte taille et l'eucalyptus qui parfume les sentiers. Des bandes de perroquets de couleur cerise s'envolent au bruit de mes pas, et les oiseaux chanteurs remplissent le bois de leurs gazouillements mélodieux. Parfois un cri bizarre arrive à mes oreilles. C'est le *laughing jackass*, « l'oiseau-moqueur », dont la voix imite le fou rire. On ne l'aperçoit jamais; à l'instar du rossignol, il se cache dans l'intérieur de la forêt. Un couple de kangourous ne se dérange pas à mon approche; ces animaux restent tranquillement assis sur leurs longues pattes de derrière. Si seulement mon bonheur pouvait se compléter par la découverte d'un petit ours, assez commun dans ces parages! Mais, hélas! j'ai beau regarder de tous les côtés, je n'en aperçois pas un seul, pas plus que le gracieux

oiseau-lyre, dont l'espèce tend de plus en plus à disparaître.

L'ourson d'Australie a la taille d'un agneau. Sa couleur est grise, tirant un peu sur le jaune; la tête est large, spécialement à la partie supérieure. Impossible de rencontrer un spécimen de la race oursine représentant la douceur comme cette bête inoffensive. Perché sur une branche d'arbre ou s'attachant au tronc au moyen de ses griffes, il reste là pendant des heures entières, promenant ses regards dans l'espace, et poussant de petits cris plaintifs comme ceux d'un enfant. Si l'animal est blessé par un chasseur, ses cris deviennent déchirants. Il se cramponne à l'arbre avec la force du désespoir, et ne lâche prise dans aucun cas. La direction du Jardin zoologique de Londres a offert depuis longtemps une prime de 1 000 livres sterling à quiconque en rapporterait un vivant en Angleterre. Plusieurs tentatives ont été faites, mais il paraît que cette intéressante bête ne supporte pas la mer : elle est toujours morte pendant la traversée.

Les serpents d'Australie sont pour la plupart venimeux; la brousse en contient des espèces à l'infini. La plus terrible est la vipère du Queensland appelée *death adder*, « vipère de la mort », et souvent aussi *deaf adder*, « vipère sourde ». Elle est toute petite, et sa morsure amène la mort en quelques minutes.

On se sent complètement en famille dans ces hôtels de village; pour peu qu'il y ait un peu de monde, il y a toujours réunion le soir dans le salon, où le piano ne manque jamais. Les *misses* exécutent des morceaux ou chantent des mélodies, et quoique la musique ne soit pas, en général, des plus joyeuses, c'est une façon comme une autre de passer sa soirée. Une dame entre deux âges accède à mon désir, et me joue bravement *En revenant de la Revue*. Ce sera probablement un événement dans les annales du pays, car c'est dimanche, et il faut qu'un sujet britannique soit tombé bien bas, pour faire de la musique profane *on sunday*.

Mon voyage de retour à Melbourne se fait par la même route; notre diligence est au grand complet au départ.

Dans la forêt, au Fernshaw

A côté du cocher il y a deux places; j'en occupe une, et l'intérieur contient trois banquettes, chacune à trois places. Dans un pays si peu habité, cette affluence de voyageurs ne peut s'expliquer que par la belle saison où nous sommes, et par ce fait, que la veille — dimanche — le service a été interrompu. Notre patache réunit donc dans un seul voyage les passagers qui se seraient répartis en deux séries si le jour sacré d'hier n'avait été un empêchement pour ceux qui auraient désiré partir.

Une famille composée de trois adultes et de deux petits enfants est plantée sur la route à l'extrémité du village. Il faut absolument qu'elle retourne à Healesville, et qu'on leur fasse de la place. Décidément on voit de drôles de choses dans ce pays! sur chaque banquette on ajoute un passager de supplément, et un clergyman reçoit un bébé sur chaque genou. En me penchant du haut de mon siège, je ne puis m'empêcher d'éclater de rire à la vue de cette reproduction de l'arche de Noé. Seulement je présume que dans la fameuse arche les passagers se trouvaient mieux à l'aise que les douze malheureux pressés les uns contre les autres dans cette voiture, que l'inégalité de la route faisait cahoter continuellement.

Au milieu de la forêt on change de chevaux devant un petit hôtel situé dans un charmant bouquet de verdure. La patronne nous sert des fraises et de la crème d'un goût exquis.

Trois nouveaux voyageurs sont là, attendant la diligence; ils ne manifestent aucune émotion quand on leur dit que la voiture est archipleine. Sans mot dire, ils grimpent au-dessus du monceau de valises couvrant le sommet du coche, et s'y allongent de leur mieux. Pauvres chevaux! ils sont quatre, mais pareille charge ne doit pas faire leur affaire, d'autant plus que la journée est exceptionnellement chaude. Le thermomètre marquait 38 degrés à l'ombre à Melbourne.

Il me reste une excursion d'un autre genre à faire avant de quitter la colonie; elle n'exigera qu'une journée et me donnera une idée des districts miniers.

Je prends le train de six heures pour Ballarat; la route est peu intéressante et longe des pâturages sans fin. Les moutons ne se comptent pas par centaines, mais par milliers, et le rongeur dont tant de journaux m'ont parlé veut bien se montrer. Après trois semaines de séjour en Australie je vois le premier lapin!

Un compagnon de route me fait observer que ma curiosité aurait pu se satisfaire largement si je l'avais accompagné la veille dans un après-midi de chasse aux environs, où ces animaux foisonnent. En trois heures de temps, lui et ses amis avaient tiré assez de lapins pour en remplir notre compartiment. Tout en causant de choses et d'autres, mon interlocuteur me donne quelques détails sur le journal que je viens d'acheter à une gare. C'est l'*Age*, le journal le plus répandu en Victoria et en même temps celui qui réalise les plus gros bénéfices. Le nombre des journaux paraissant dans les différentes colonies atteint un chiffre incroyable. Les grandes villes en possèdent autant — si ce n'est plus — que les villes les plus importantes d'Europe; mais, quelque petite que soit la cité qui se forme, au bout d'un certain temps le besoin d'un journal se fait sentir, et la concurrence en fera paraître d'autres à bref délai.

L'*Age* donne un bénéfice de deux millions de francs par an à ses propriétaires, grâce surtout à ses nombreuses colonnes d'annonces. Le tirage est de 82 000 numéros par jour, dont le poids constitue un total de 17 tonnes. Le prix de tous les journaux australiens et néo-zélandais est le même, soit dix centimes de notre monnaie, et vous en avez pour votre argent si vous tenez à les lire d'un bout à l'autre. J'ai calculé que la matière d'un journal australien est souvent supérieure à celle que contient un volume ordinaire français à 3 fr. 50.

Geelong : trente minutes d'arrêt et assaut du buffet. Je profite de cette demi-heure pour faire quelques pas dans la ville, située au fond d'une baie ayant la forme d'un fer à cheval, et environnée d'une riante végétation. Lorsqu'en 1851 Geelong fut bâtie, il était question d'en faire le grand port commercial de la colonie. Son emplacement

et son vaste port semblaient s'y prêter mieux que Melbourne, mais le projet dut être abandonné à cause d'un grand banc de sable, dont on découvrit l'existence non loin de l'entrée de la baie. On a fait des travaux et creusé une passe; il y a des navires en rade, mais la ville n'a jamais pu occuper qu'un rang secondaire, et sa population ne s'élève qu'à 26 000 âmes.

Un peu plus de végétation fait suite aux pâturages monotones, les eucalyptus remplacent les moutons, et voilà Ballarat, encore une cité dont l'origine ne remonte qu'à un tiers de siècle. C'est une ville coquette et propre; les édifices sont d'un style qui flatte l'œil, et le jardin botanique est un des plus beaux qu'on puisse voir. Je ne puis consacrer beaucoup de temps à la visite de cette charmante collection de fleurs et de plantes; une promenade sommaire doit me suffire. Mon train repart à cinq heures, il est déjà près de midi; j'ai hâte de me rendre à l'École des mines et de me présenter ensuite chez le directeur de la mine « Bend et Albion », pour lequel on m'avait remis une lettre d'introduction.

L'école dont je viens de parler contient en même temps un musée de tout ce qui a rapport aux mines dont Ballarat est le centre. Je me compare au pauvre petit mendiant arrêté devant l'étalage d'un pâtissier, en voyant les moulages de ces énormes lingots du précieux métal que la pioche des chercheurs d'or a mis au jour. En voici un dont la valeur est estimée à un quart de million; il trône au milieu de ses frères, qui peuvent valoir de cent à deux cent mille francs. Viennent ensuite des reproductions de pépites, grosses comme une noix ou comme un œuf; mais on ne les regarde presque plus après avoir subi la fascination de ces blocs de grande valeur.

Les mines d'or de ce district sont les plus riches du monde, m'affirme l'obligeant directeur, et les actionnaires se réjouissent dans de meilleurs dividendes que beaucoup de nos capitalistes, voyant augmenter leurs impôts et diminuer leurs revenus.

Au commencement de la découverte des gisements auri-

fères, le pays offrit le même spectacle que partout où le miroitement de la fortune rapide a attiré les aventuriers; la fièvre de San Francisco éclata sur ces terrains comme elle éclatera partout où le hasard mettra à nu une pépite d'or ou un filon métallifère. Ici, comme ailleurs, les mêmes épisodes burlesques se répétèrent. Tel objet affluait, tel autre faisait entièrement défaut. Un mouton se vendait dix francs, mais pour le manger, il fallait le rôtir soi-même. Beaucoup d'articles étaient d'un prix inabordable, et d'autres se donnaient pour rien. Derrière l'avant-garde des émigrants apparaissait un bataillon de gens plus méthodiques, suivant la même impulsion, mais animés d'un esprit plus calculateur. Des sociétés se fondèrent, les machines remplacèrent le travail manuel, une organisation sérieuse succéda à un désordre éphémère. La ville se construisit pour ainsi dire d'elle-même, s'agrandit, se développa à l'instar de tant d'autres, et ne tarda pas à devenir un des centres les plus importants de la province.

Le directeur de la mine Bend et Albion, la principale de Ballarat, se met gracieusement à ma disposition et m'accompagne dans les bâtiments destinés au broiement du minerai et aux travaux qui précèdent le coulage en lingots. Comme procédé je ne vois aucune différence avec ce que j'ai vu en Californie ou en Nevada. De gros pilons écrasent le quartz, déterré dans les profondeurs que je visiterai ultérieurement; la masse pulvérisée est passée au lavage, les substances précieuses, recueillies par un procédé chimique, se réunissent, et l'or pur sera le résultat du travail qui s'accomplit sous mes yeux.

Un costume de mineur remplace mon complet de touriste, je prends place sur une planchette étroite, m'accroche des deux mains à une barre d'appui et pénètre dans l'intérieur de la terre jusqu'à une profondeur de 300 mètres. Je m'étonne d'être arrivé si vite à destination, probablement parce qu'en Amérique on m'avait fait descendre jusqu'à 700 mètres, et que de l'autre côté de l'océan la mécanique marchait avec moins de vitesse.

Le plaisir ou l'intérêt que peut produire la visite d'une

mine repose plutôt sur l'illusion que sur les surprises. On se trouve dans les entrailles de la terre, on se rappelle les contes fantastiques décrits dans les romans à sensation, mais, à vrai dire, on ne voit pas grand'chose de curieux. Les galeries sont basses ; il faut courber continuellement la tête, quelquefois se plier en deux, pour ne pas se blesser contre le plafond ou les parois faisant saillie ; il faut aussi patauger dans la boue et dans l'eau avec des bottes qui pèsent quelques kilos,... et quand enfin on arrive clopin-clopant à l'extrémité d'une galerie, que voit-on ? des ouvriers tailladant la roche, et des monceaux de minerai à ses pieds. C'est bien la même excursion que j'ai entreprise il y a dix ans dans les mines d'Amérique et pour sûr la dernière que je ferai de ma vie,... au moins je me le propose, mais peut-être dans trois mois je ne pourrai refuser de descendre une fois de plus dans les régions souterraines. La promenade sera plus salissante encore : la houille remplacera le quartz.

Le meilleur souvenir que j'ai remporté du Bend et Albion, c'est le beau morceau de minerai dont le directeur m'a fait cadeau lorsque je pris congé de lui. Les veinules sont parfaitement visibles ; si je pouvais savoir seulement ce que l'intérieur contient !

Je reprends le chemin de la gare, et me demande ce que sont tous ces trous et ces monceaux de terre devant lesquels on me fait passer. On m'explique l'origine de cette bizarre accumulation, ressemblant aux décombres d'un village dévasté. Lorsque, en 1851, la foule se portait sur Ballarat, on creusa la terre à droite et à gauche, dans l'espoir de trouver partout le trésor rêvé ; plus tard des fouilles plus méthodiques et plus profondes furent pratiquées, mais personne ne songea à niveler la terre saccagée. Au figuré, c'est le spectacle d'un champ après la bataille.

CHAPITRE IV

Départ pour la Nouvelle-Galles du Sud. — La baie de Sydney. — Prise de possession de l'Australie par James Cook. — Déportation de condamnés. — Fondation de Sydney. — Son développement actuel. — Le musée, les édifices et les parcs. — Les omnibus. — Monument de La Pérouse. — Perte de la *Boussole* et de l'*Astrolabe*.

Quelques visites à faire, des malles à boucler et de nouvelles promenades dans les quartiers qui m'ont le plus frappé, précèdent mon départ de la capitale de Victoria. La famille Pardon, ne prenant que le bateau de janvier pour se rendre en Nouvelle-Calédonie, et ayant eu un mois par conséquent pour visiter l'Australie, se décide à partir pour Sydney le même jour que moi. Sir Henry Loch, gouverneur de la colonie, a eu l'obligeance de mettre son wagon-salon à la disposition de M. le gouverneur Pardon, qui veut bien me faire l'honneur de m'offrir une place dans cette voiture confortable.

J'apprécie d'autant plus la faveur dont je suis l'objet que nous sommes à la veille des jours de Noël, et que les trains sont bondés à cette époque de l'année. Tout être humain qui a du sang anglais dans les veines désire passer ces jours dans sa famille, et se régaler à l'oie et au gâteau traditionnels.

Le trajet de Melbourne à Sydney par express est de dix-neuf heures. Nous partons à cinq heures du soir, et arrivons vers les onze heures à Albury, ville frontière. La

voiture de sir Henry Loch y reste, et nous sommes installés dans un *sleeping car* spécial, qui nous conduit à Gouldburn. Là on a le temps de déjeuner et les voyageurs montent dans le train direct pour Sydney.

Lord Carrington, gouverneur de la Nouvelle-Galles du Sud, a eu la même prévenance que son collègue et envoyé son superbe wagon-salon au-devant de M. Pardon. C'est une voiture princière, meublée avec goût et répondant à tous les besoins du bien-être britannique. Étendus sur des sofas et des fauteuils commodes, nous nous plaisons à contempler le paysage verdoyant à travers lequel glisse la locomotive. La sécheresse n'a pas abîmé ces pâturages comme dans le pays que nous venons de quitter; les arbres ont l'air plus frais et la végétation assez abondante ne présente pas ce ton gris qui est propre à certains environs de Melbourne.

Nous arrivons à midi. M. le comte de Séguier, consul général de France, est venu au-devant du gouverneur, et à côté de lui j'aperçois notre sympathique commandant de l'*Océanien*, retour de Nouméa, et repartant pour Marseille dans quelques jours. C'est au Grosvenor hotel que nous descendons, construction toute neuve et de forme élégante. Les salles communes sont belles, une propreté modèle règne partout, mais les chambres sont d'une dimension lilliputienne.

Je prends à peine le temps de déjeuner et abandonne mes aimables compagnons de voyage à leurs occupations diverses. Je n'ai qu'un seul souci, celui de me faire indiquer la route du port, afin de pouvoir constater *de visu* si les merveilles qu'on m'a racontées de la baie de Sydney sont exagérées ou non. Cinq minutes à peine me séparent du quai circulaire, où nombre de bateaux-mouches sont attachés à des pontons. A tout moment il y a un départ et ces petits vapeurs rayonnent soit à droite, soit à gauche, chacun suivant un itinéraire spécial.

Je monte sur le premier qui se présente à mes yeux; je reviens, j'en prends un second, puis un troisième, et emploie quatre heures à parcourir la baie dans tous les sens.

6

Elle est splendide; voilà le mot qui résume l'ensemble de mes impressions, et la réduction d'une description qui pourrait fatiguer le lecteur. Je parlerai plus tard de la baie de Rio, réputée la plus belle du monde entier; pour le moment bornons-nous à celle de Sydney, sur laquelle certains détails sont indispensables au point de vue de l'occupation par les Anglais, et de ses débuts de colonisation.

Après qu'en avril 1770 le capitaine Cook eut jeté l'ancre dans Botany Bay et pris possession de la terre découverte, au nom du roi George III d'Angleterre, son voyage d'exploration le conduisit dans la direction du nord. Le 6 mai, il arriva devant l'entrée d'une baie, où il s'attendait à trouver un bon ancrage, et en fit le tour; la sonde prouva que ses prévisions étaient exactes, la baie présentait des avantages multiples. Il lui donna le nom de Port Jackson et en fit un rapport tellement favorable que tout de suite on s'occupa de la colonisation de ce nouveau pays.

Les Anglais avaient besoin d'un lieu de déportation pour leurs malfaiteurs. Les colonies américaines étant fermées pour eux, il leur fallait faire choix d'une autre localité pour se débarrasser de leurs criminels. Neuf navires quittèrent le Royaume-Uni en 1787 et se rendirent d'abord à Botany Bay; mais, l'emplacement et les environs ne répondant pas au plan qu'on s'était tracé avant le départ, on suivit la côte et l'on débarqua à Port Jackson, précisément au même endroit où se trouve aujourd'hui le quai circulaire. En descendant des navires, on mit pied dans la forêt, dont les derniers arbres touchaient la plage. Les condamnés étaient au nombre de mille environ, parmi lesquels deux cents femmes et enfants. L'escorte se composait d'un détachement de marins et de deux cents colons libres, dont plusieurs étaient accompagnés de leurs femmes. On avait emporté des chevaux, des vaches, des moutons, des cochons et autres animaux, ainsi qu'une collection de plantes et de semences pour faire les essais de culture qui avaient la chance de réussir.

Le commandant de l'expédition était le capitaine Phillip. On lui construisit une tente avec la toile à voile se trouvant

Vue de Sydney.

à bord du navire et des arbres coupés à terre. Les hommes libres formèrent un camp et s'installèrent au mieux dans cette nature vierge ; les condamnés furent parqués et surveillés avec une rigueur que commandait la situation.

Les naturels, furieux de voir leur sol envahi, donnaient du fil à retordre aux nouveaux débarqués ; les attaques et les meurtres étaient à l'ordre du jour ; les condamnés tâchaient de voler les provisions, qui touchaient à leur fin. Une discipline rigoureuse et une surveillance sévère s'imposaient sous tous les rapports. Pour le moindre délit de vol ou d'insubordination on appliqua la peine de mort.

Les envois de *convicts*, « condamnés », continuèrent dans une large mesure. La forêt où l'on avait débarqué se transforma en terre cultivable, tant sous leurs coups de hache que par l'action du feu. Les rapports envoyés en Angleterre excitèrent à l'émigration, et l'élément libre se joignit à l'élément pénal. La Nouvelle-Galles du Sud donna l'exemple que devaient suivre plus tard la colonie de Victoria et la Nouvelle-Zélande. En peu de temps une ville s'érigea sur cette côte sauvage ; on lui donna le nom de Sydney en l'honneur du vicomte Sydney, secrétaire d'État à cette époque. Les constructions se succédèrent ; la nouvelle cité s'étendit de tous côtés, un pays tout neuf était sorti de terre.

Une description des progrès de Sydney serait superflue ; ce que nous avons dit en parlant de Melbourne s'applique à tout ce qui s'est passé sur ce grand territoire australien.

Mêmes goûts aventuriers, mêmes efforts, même persévérance, mêmes luttes contre les obstacles de toute nature, avant que la capitale remplaçât les quelques huttes de cannibales dispersées dans la brousse. Ce qui mérite toutefois d'être signalé, c'est l'erreur qui existe généralement au sujet de la colonisation de la Nouvelle-Galles du Sud. Sur la foi de renseignements incomplets et inexacts, on a attribué aux criminels déportés d'Angleterre les succès obtenus sur ces terres lointaines, et propagé la légende que la colonie leur était redevable de sa prospérité actuelle.

Ce raisonnement est complètement faux. Les cent vingt

mille condamnés que le Royaume-Uni y a successivement déversés ont été les défricheurs, la main-d'œuvre nécessaire pour former la base d'une richesse réservée à d'autres générations. Ils ont servi de soubassement à l'édifice qui allait se construire; au lieu de les laisser périr dans les cachots de la mère patrie, on a utilisé leurs bras à l'autre extrémité du globe. Ils ont fouillé le sol, rejeté les naturels dans l'intérieur du pays et construit des routes. Mais la véritable source du développement consista dans l'émigration libre au commencement de notre siècle. Des milliers de colons débarquant dans l'intervalle de quelques années sur les plages qui semblaient leur assurer une existence facile sous un climat salubre ont été les véritables pionniers et les travailleurs sérieux auxquels la colonie doit sa situation présente.

Sûrs de leur force et confiants dans leurs succès, ils exigèrent de l'Angleterre qu'elle mît fin à l'envoi de l'écume de sa population. On reconnut la justesse de la réclamation universelle, et l'expédition des forçats ne se renouvela plus. Qu'il se soit produit des croisements entre les émigrants réputés honnêtes et l'élément pénal, je n'en disconviens pas. Certes il doit se rencontrer dans ces immenses terres d'Australie des centaines d'invididus contenant dans leurs veines du sang mêlé d'honnêteté et d'opprobre, mais, au fur et à mesure que le temps marchera, ces dernières gouttes de sang plus ou moins stigmatisé s'évanouiront et se purifieront dans les générations futures. Ah! si chacun pouvait remonter jusqu'à ses ancêtres, la généalogie lui révélerait peut-être une origine bien bizarre et quelquefois aussi maculée que celle du gentleman que nous croisons aujourd'hui dans les rues de Sydney!

L'élevage du mouton a été la première source de la prospérité du pays. Il exigeait peu de capital, peu d'expérience et peu de fatigue. L'immigrant anglais de santé robuste et avide d'aventures trouvait sous ce ciel favorisé une vie indépendante et facile; il vit ses moutons se multiplier au delà de ses prévisions, et pour l'écoulement du produit de la tonte aucun souci ne pouvait l'atteindre. Le marché de

laines de Londres absorbait à des prix rémunérateurs tout ce que l'Australie lui expédiait; il n'avait qu'à faire tendre tous ses efforts à l'augmentation du produit, et à profiter des avantages consentis par le gouvernement pour la cession des terres.

De même que dans toutes les colonies anglaises du Pacifique, la découverte de l'or joua son rôle dans l'histoire de la Nouvelle-Galles du Sud. Un nommé Hargreaves en découvrit une pépite en 1851. La « rage aurifère », comme un banquier de Sydney le disait un jour devant moi, s'empara de la population et ébranla les cerveaux, mais elle n'amena pas les perturbations dans le mouvement commercial dont Victoria avait offert le spectacle. Déjà en 1814 quelques condamnés employés à des travaux de route dans les montagnes Bleues avaient ramassé de petites pépites et constaté la présence de l'or près d'un ruisseau se déversant dans la rivière Paramatta. Ils n'avaient pas divulgué leur secret, dans l'espoir d'être rendus un jour à la liberté et de pouvoir profiter à l'aise de leur heureuse trouvaille. Cette liberté n'apparaissant pas à l'horizon de ces malheureux, un des survivants fit part de sa découverte, datant de si longtemps, lorsque les fouilles menaçaient de bouleverser la province.

L'or qu'on a trouvé n'a jamais atteint l'importance des explorations du sol victorien, et la fièvre se calma bientôt. A côté du précieux métal, la terre renferme un peu d'argent, beaucoup de cuivre, de l'étain, du fer et du charbon en abondance et d'excellente qualité.

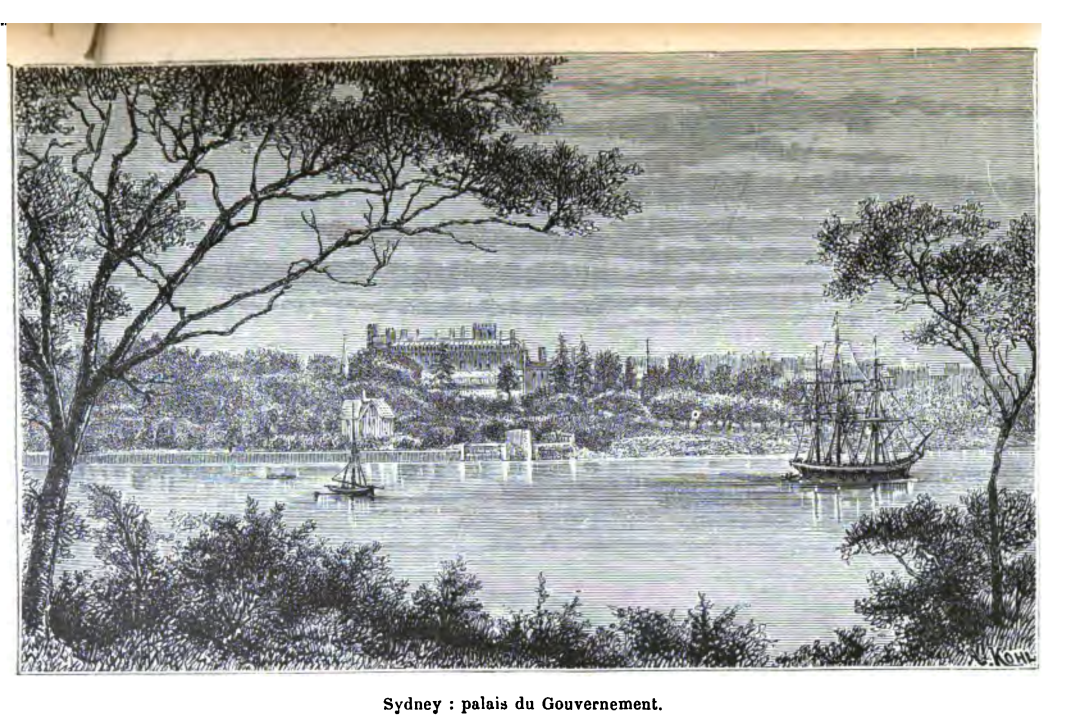
Nous avons parlé en deux mots du climat salubre. En effet, quoique en été la chaleur puisse atteindre la température des tropiques, cette période anormale ne dure que pendant deux ou trois mois. Le reste de l'année, on peut comparer le climat à celui du sud de l'Europe, et établir un parallèle entre Naples et Sydney. Les maladies contagieuses, comme la fièvre typhoïde ou le choléra, n'y ont jamais fait leur apparition jusqu'à présent. Serait-ce le résultat d'une quarantaine des plus rigoureuses! Un chien ne peut débarquer qu'après avoir été mis en quarantaine

pendant douze jours, tellement on craint l'importation de la rage, dont aucun cas ne s'est encore présenté dans la colonie.

J'ai passé quelques journées bien chaudes à Sydney, mais le soir la brise de mer rafraîchissait toujours l'atmosphère, et m'invitait à renouveler mes excursions en bateau-mouche. C'est alors que la baie présente une vraie décoration de théâtre. Toutes ces collines et ces ondulations de terrain, portant des noms différents, et habitées par la population aisée de la métropole, éclairées depuis le bord de l'eau jusqu'à la villa ou la maisonnette la plus élevée, ne forment qu'une rangée de lumières, s'étendant sur des dizaines de kilomètres à la ronde. Le port Jackson n'a qu'une largeur de deux milles à l'entrée; deux promontoires de peu de hauteur livrent passage aux nombreux navires qui se rendent à la grande ville commerçante. On dirait qu'un coup de couteau les a séparés pour laisser entrer les lames de l'océan. Ce sont les *Heads*, mot difficile à traduire en français dans l'acception dont il s'agit. La baie s'étend alors sur une longueur de dix-huit milles, formant des anses de toute beauté et présentant les échancrures les plus pittoresques. Au fond, nous trouvons le fameux quai circulaire; à droite, la rivière Paramatta qui pénètre dans l'intérieur du pays; à gauche, le jardin botanique, suivant les sinuosités de la plage, et contigu au terrain sur lequel s'élève le palais du Gouvernement.

Les navires de guerre en rade sont échelonnés à quelque distance dudit jardin. Il y en a plusieurs, Sydney étant le port de ralliement de tous les navires de guerre faisant partie de l'escadre du Pacifique. Après les avoir dépassés, nous trouvons les quais où sont amarrés les paquebots faisant le service de l'Europe.

Le port de Sydney est extrêmement animé dans la journée. En dehors de ces grands steamers, des nombreux bateaux-mouches et des voiliers de fort tonnage venant de tous les coins du monde, il y a un va-et-vient continuel entre les nombreux villages disséminés sur les collines. Ce sont de petits remorqueurs, des bateaux de plaisance, des yachts,



Sydney : palais du Gouvernement.

des caïques, des péniches et des baleinières de toutes espèces. On fait des promenades dans la baie, ou bien l'on revient d'un pique-nique; on se prépare pour les régates, qui ont lieu plusieurs fois par an, et... quelquefois contenant et contenu, balancés par une mer souvent très agitée, font le plongeon et réclament un sauvetage immédiat, à cause des requins qui fréquentent ces eaux.

Un jour, je revenais de Manly Beach; la mer était mauvaise et les embarcations à voiles, secouées comme des coquilles de noix, menaçaient de chavirer chaque fois qu'une vague un peu forte venait les prendre de travers. « Cela arrive journellement ici », me dit un monsieur placé à côté de moi, et à peine avait-il dit ces mots, qu'un petit voilier tout près de notre bateau est soulevé par une lame plus forte que les autres. La quille flotte en l'air, et six ou huit personnes se débattant dans l'eau regardent de quel côté arrivera une chaloupe pour les recueillir. Dans tout autre pays on aurait entendu des cris de détresse, et les familles auraient parlé pendant des semaines de l'accident survenu à leur frère ou sœur : ici nous sommes dans un pays où le sang-froid s'associe au flegme; tous ces naufragés, hommes comme femmes, savent nager, et le sauvetage sera l'affaire d'un instant. Il n'y a que le requin qu'ils redoutent; c'est pour cela probablement qu'ils battent l'eau bruyamment avec la force combinée de leurs bras et de leurs jambes. Notre steamer stoppe, en se dirigeant vers le lieu de l'accident, mais nous arrivons trop tard : déjà toute la société se trouve réunie sur le pont d'un remorqueur, ruisselant de haut en bas, et riant de l'aventure.

Entrons dans la ville et jetons un regard sur ces rues animées, sillonnées par des tramways, des omnibus et des voitures de toutes catégories. La forme d'échiquier adoptée pour les villes de construction récente, à l'instar des cités américaines, n'existe pas ici. Sydney n'offre aucun type particulier; les principales rues sont larges et bordées d'amples trottoirs, les maisons sont hautes et bien bâties, le pavage en bois est adopté à peu près partout. Graduellement les habitations des premiers temps de la colonisation

des caïques, des péniches et des baleinières de toutes espèces. On fait des promenades dans la baie, ou bien l'on revient d'un pique-nique; on se prépare pour les régates, qui ont lieu plusieurs fois par an, et... quelquefois contenant et contenu, balancés par une mer souvent très agitée, font le plongeon et réclament un sauvetage immédiat, à cause des requins qui fréquentent ces eaux.

Un jour, je revenais de Manly Beach; la mer était mauvaise et les embarcations à voiles, secouées comme des coquilles de noix, menaçaient de chavirer chaque fois qu'une vague un peu forte venait les prendre de travers. « Cela arrive journellement ici », me dit un monsieur placé à côté de moi, et à peine avait-il dit ces mots, qu'un petit voilier tout près de notre bateau est soulevé par une lame plus forte que les autres. La quille flotte en l'air, et six ou huit personnes se débattant dans l'eau regardent de quel côté arrivera une chaloupe pour les recueillir. Dans tout autre pays on aurait entendu des cris de détresse, et les familles auraient parlé pendant des semaines de l'accident survenu à leur frère ou sœur : ici nous sommes dans un pays où le sang-froid s'associe au flegme; tous ces naufragés, hommes comme femmes, savent nager, et le sauvetage sera l'affaire d'un instant. Il n'y a que le requin qu'ils redoutent; c'est pour cela probablement qu'ils battent l'eau bruyamment avec la force combinée de leurs bras et de leurs jambes. Notre steamer stoppe, en se dirigeant vers le lieu de l'accident, mais nous arrivons trop tard : déjà toute la société se trouve réunie sur le pont d'un remorqueur, ruisselant de haut en bas, et riant de l'aventure.

Entrons dans la ville et jetons un regard sur ces rues animées, sillonnées par des tramways, des omnibus et des voitures de toutes catégories. La forme d'échiquier adoptée pour les villes de construction récente, à l'instar des cités américaines, n'existe pas ici. Sydney n'offre aucun type particulier; les principales rues sont larges et bordées d'amples trottoirs, les maisons sont hautes et bien bâties, le pavage en bois est adopté à peu près partout. Graduellement les habitations des premiers temps de la colonisation

fait ce qu'on a pu pour empêcher ou entraver l'immigration de ce peuple dans toutes les colonies anglaises, et les motifs les plus insensés ont trouvé des partisans. Je suis loin de partager les opinions hostiles manifestées par des gens intéressés contre cette race laborieuse. Je l'ai vue à l'œuvre dans l'archipel Indien, à Java et dans la Malaisie, en Siam et dans plusieurs pays de l'Amérique, et j'ai pu facilement distinguer le couli recruté parmi la plèbe de Canton et de Macao, du travailleur honnête alléché par les chances de gain qu'offrent les pays nouveaux. En quoi diffère-t-il dans ces conditions de l'immigrant venu d'Angleterre, d'Allemagne ou des pays scandinaves? Pourquoi vouloir l'expulser, parce que sa main-d'œuvre revient à la moitié ou au tiers de ce qu'exigent tant d'Européens, travaillant souvent le moins possible, imbus quelquefois de principes anarchistes, et dépensant dans les bars la plus grande partie de leurs salaires?

La persécution dont ils sont l'objet a diminué le nombre des « Celestials » dans les colonies d'Australie. Au dernier recensement (décembre 1881) on n'en comptait plus que :

12 128 en Victoria, dont................	259	femmes.
10 205 dans la Nouvelle-Galles du Sud, dont........................	64	—
11 229 dans le Queensland, dont........	23	—
4 296 dans l'Australie du Sud et de l'Ouest, dont	5	—

Ces déserteurs du Céleste Empire emmènent rarement leurs femmes. 351 exemplaires du beau sexe pour une population de 37 507 mâles ne suffisent pas à assurer la propagation de la race. D'ailleurs le Chinois n'a pas les qualités prolifiques du lapin!

La visite de tous les faubourgs et des villages environnant Sydney demanderait beaucoup de temps, tellement ils sont nombreux. Les négociants habitent généralement la campagne, se rendant en ville par un train du matin, et retournant dans leurs foyers entre six et sept heures, après

la fermeture des bureaux et des magasins. Profitant de mon *free pass*, je me livre à une exploration en règle des alentours, dont la nature me sourit, et bien souvent, en montant dans un train, j'ignore complètement où le hasard me conduira. J'arrive dans un site où la végétation et le paysage m'invitent à descendre, je me promène jusqu'à une autre station, et continue mes pérégrinations jusqu'à ce que l'heure avancée me décide à rentrer dans la capitale. Plusieurs de ces villages, ou petites villes même, contiennent des habitations luxueuses, des maisons de campagne entourées de parcs, respirant le bien-être et donnant une idée des fortunes que doivent posséder les heureux propriétaires. Pour se rendre en différents faubourgs on a en outre de nombreuses lignes de tramways, presque tous à vapeur, et les omnibus ordinaires parcourent en grand nombre l'intérieur et l'entourage de la ville.

Quelques omnibus ont un conducteur, mais la majorité n'en a pas; c'est le système américain que je retrouve ici, original si l'on veut, mais pratique autant que logique, et procurant de gros bénéfices à l'administration ou bien à l'exploiteur d'une seule ligne, comme il en existe beaucoup.

Nous avons chez nous un bataillon d'employés de tous grades, dont les figures se montrent à chaque station, et dont le service se résume en un contrôle qui n'en finit pas. Pour recontrôler ces contrôleurs, il faut nécessairement un nombre suffisant de commis, employés aux écritures, vérifiant, dressant des rapports compliqués, et à la tête de cette imposante organisation se trouvent des personnages montant en grade jusqu'à ce qu'on arrive au chef de l'armée. L'Américain et l'Australien sont plus pratiques et comprennent qu'il vaut mieux, au point de vue des bénéfices à réaliser, être volés de temps en temps de quelques sous, que d'avoir à subvenir aux frais d'une légion de fonctionnaires.

Au plafond des voitures dont je parle, derrière le siège du cocher se trouve une boîte, dont le fond et le couvercle sont en verre. Chaque voyageur, en prenant sa place, dépose dans la boîte, par l'orifice du couvercle, le petit coupon, prix de son parcours, ou la taxe en billon s'il n'est

pas en possession de billets. D'abord le cocher se retourne assez souvent pour constater si le public remplit son devoir; son regard peut embrasser tout l'intérieur de la voiture et le fond de la fameuse boîte. Chaque fois que je suis monté dans un omnibus où ce système était en vigueur, je me suis amusé à vérifier si pendant le trajet un voyageur oubliait, involontairement ou de propos délibéré, de verser dans le tronc le prix de son passage : jamais je n'en ai vu un seul exemple. Le public se contrôle mutuellement; tel individu qui n'accomplirait pas la formalité obligatoire deviendrait le point de mire de ses compagnons de route, et le vigilant automédon saurait bien la lui rappeler. Un jour, assis sur la banquette à côté du cocher, je lui demande à quel chiffre il évaluait la perte annuelle subie par le propriétaire de l'omnibus à la suite de fraude de la part des voyageurs.

« Je ne l'estime pas à une livre sterling par an, me répondit-il : j'aurai voituré bon nombre de personnes se rendant à des rendez-vous d'affaires où ils ne se seront pas fait scrupule d'exploiter leurs semblables pour des centaines de livres, mais ce dont je suis sûr, c'est qu'elles auront toujours déposé leur coupon dans ma boîte! »

Le cas où un voyageur n'aurait ni coupon ni petite monnaie a été prévu. Le cocher a à côté de lui une provision d'enveloppes cachetées contenant la monnaie d'un shilling, d'une livre et de toutes ses fractions.

Le voyageur demande le change de sa pièce à travers le vasistas faisant bascule, dépose son argent ou son or dans le coffret, qu'il peut facilement atteindre de la main, et reçoit l'enveloppe, qu'il n'a plus qu'à ouvrir.

Notre esprit de routine et le besoin ridicule de multiples emplois là où le service pourrait être réduit à un personnel actif, mais restreint, s'opposerait à l'introduction d'un système aussi simple. Jusqu'à la fin du monde on préférera sacrifier des milliers de francs, plutôt que de s'exposer à la perte de trente centimes à la suite de l'indélicatesse d'un voyageur peu scrupuleux. Mais puisque nous en sommes sur le chapitre des omnibus, pourquoi se refuse-t-on, en

dépit de tant de démarches tentées en ce sens, d'introduire dans nos mœurs l'usage des tickets, au lieu de contraindre le public à des échanges de monnaie continuels? Ces petites coupures, réunies en demi-douzaines comme les timbres-poste, ne pourraient que simplifier le service de la recette; elles seraient accueillies avec empressement par la clientèle et constitueraient pour les compagnies un joli bénéfice, à cause du nombre assez important qui s'en perd nécessairement. Cet usage existe à peu près partout maintenant, et la preuve que les compagnies en profitent résulte du seul fait que rarement l'étranger songe à se débarrasser, en quittant une ville, des tickets d'omnibus dont il a acheté une petite provision.

Supposons un instant qu'à l'époque de notre dernière exposition, les milliers d'étrangers eussent pu faire l'achat de ces coupures, quel chiffre considérable la compagnie des omnibus n'aurait-elle pas encaissé pour des places qu'on n'aurait jamais occupées?

Pour les chemins de fer, c'est absolument la même chose. En Amérique on achète son billet chez un libraire ou un agent quelconque, et l'habitant de la campagne en prend des douzaines à la fois. C'est commode, et si l'acheteur les perd ou les égare, il n'y a que l'administration seule qui en profite. Un Parisien ayant à se rendre quatre fois par semaine dans une bourgade voisine doit, à chaque voyage, attendre que le buraliste veuille bien ouvrir le guichet, se mettre à la file, braver les bousculades et les courants d'air.

Cet inconvénient devient grotesque, surtout les jours de fête ou les jours de courses. Et dire que, pour y remédier, rien ne serait plus simple, tant au point de vue du service que dans l'intérêt du public!

25 décembre. — C'est la Noël; les cloches ont fait un vacarme épouvantable pendant toute la soirée de la veille et une partie de la nuit. Notre *Océanien* repart pour la France; je désire aller serrer la main au brave commandant et déposer dans la boîte du bord mes lettres pour l'Europe. C'est comme si je devais me rembarquer moi-même; je veux revoir la cabine où j'ai passé trente-cinq nuits de ma vie nomade. Je

tombe bien : un couple anglais est en train d'y installer ses valises et ses paquets, et me demande si le paquebot roule ou tangue par les mauvais temps, et si l'effet de l'hélice ne se fait pas sentir à l'arrière du bateau.

Lorsque le grand navire se met en marche, mes souvenirs se reportent au bassin de la Joliette ; en guise d'adieu j'agite mon mouchoir, comme les spectateurs de Marseille l'ont fait pour nous.

Je passe mon après-midi dans le jardin zoologique et à l'aquarium de Bondi. La seule chose qui me frappe dans ces deux collections d'histoire naturelle est un bassin rempli de requins. Nos aquariums d'Europe n'ont pas encore inventé l'attraction de cette variété vorace. Du terrain élevé de Bondi on a une vue merveilleuse sur l'ensemble des plages environnantes ; la mer bleue déferle avec fracas sur le rivage sablonneux.

Un enterrement prête rarement à rire ! Cependant je ne puis m'en empêcher en assistant au convoi d'un personnage de certaine importance, si je dois en juger d'après le nombre de voitures suivant le char mortuaire. Pour celui-ci, comme pour les carrosses attelés de quatre chevaux, rien à dire. Les parents ou héritiers ont une contenance plus ou moins affligée, et ne se parlent pas. Mais voilà qu'une file de voitures de toutes formes et couleurs vient barrer la route par où je dois passer. Je n'en vois pas la fin et veux me procurer le plaisir d'en compter le nombre. J'arrive au chiffre de 53, après un quart d'heure d'attente. Ces messieurs — car je ne découvre aucune dame — fument leur pipe, lisent leur journal ou causent gaiement ; on les croirait plutôt en route pour un pique-nique. Comme nombre, le convoi produit de l'effet ; comme recueillement, c'est bien pauvre.

Il me tarde de voir le coin de terre rendu célèbre par l'atterrissement des deux grands navigateurs James Cook et La Pérouse. Peu avant de quitter Paris, j'avais assisté, comme membre de la Société de Géographie, à la séance solennelle du centenaire de la mort de l'illustre explorateur ; les détails de sa glorieuse navigation étaient présents à ma

mémoire; je désirais visiter la baie d'où les dernières nouvelles de l'expédition furent envoyées en France.

Un *hansom* (pour ne pas me servir de l'expression erronée de *cab*, applicable à des voitures absolument pareilles aux nôtres) me conduit en une heure et demie à Botany Bay. Passant à côté du champ de courses de Randwick, je longe la plage de Coogee, et débouche dans un terrain sablonneux, où toute culture a cessé et dont nulle habitation n'égaye la solitude. Je ne pourrai me rendre à la rive opposée et fouler la terre où, le premier de tous, Cook débarqua le 28 avril 1770 dans une chaloupe de son navire l'*Endeavour*. J'aperçois dans le lointain le monument qu'on a érigé à sa mémoire. Le ruisseau dans lequel on remplit d'eau fraîche les tonneaux du bord coule toujours, et tout près de là une simple pierre commémorative m'indique l'emplacement où un matelot de l'*Endeavour*, mort en rade, fut enseveli. C'est dans cette anse que fut déployé le drapeau anglais, épisode représenté par une gravure connue.

Du côté de la baie où je me trouve, je n'ai pas à chercher bien loin pour distinguer une colonne de porphyre élevée dans un pâturage. Je m'approche de l'humble monument, et transcris l'hommage rendu à l'infortuné marin, et gravé dans le marbre en caractères dorés :

« Érigé au nom de la France par les soins de MM. de Bou-
« gainville et du Campier, commandant la frégate la *Thétis*
« et la corvette l'*Espérance*, en relâche au Port Jackson,
« à la mémoire de M. de la Pérouse.

« Cette terre, qu'il visita en 1788, est la dernière d'où il
« a fait parvenir de ses nouvelles. »

Du côté opposé de la colonne, le même texte est gravé en anglais.

Après avoir eu à plusieurs reprises l'occasion de parler des découvertes de Cook, consacrons quelques lignes à la mémoire du célèbre navigateur français, dont la fin prématurée dans une île sauvage arrêta la glorieuse carrière.

La Pérouse, qui s'était signalé dans la guerre d'Amé-

rique, fut l'homme choisi en France pour compléter l'œuvre restée inachevée de Cook. Le gouvernement fit armer deux frégates pour braver les dangers d'une longue exploration dans des mers peu connues; les états-majors se composaient d'hommes distingués par leur mérite, et l'équipement avait été l'objet des études les plus éclairées. Le roi Louis XVI s'intéressa tout spécialement à l'expédition et rédigea lui-même une partie des instructions à suivre. Le voyage comprendrait une circumnavigation dans cette immense étendue d'eau qui sépare la grande terre américaine des continents d'Asie et d'Afrique, et avait pour but de porter la lumière sur des régions de notre globe mal définies ou insuffisamment explorées.

Les deux frégates, la *Boussole* et l'*Astrolabe*, quittèrent Brest en août 1785, doublèrent le cap Horn le 8 février de l'année suivante et remontèrent le Pacifique jusqu'aux côtes de l'Amérique du Nord, en s'arrêtant à l'île de Pâques et aux Sandwich. D'après les rapports envoyés en France, la navigation sur la côte nord-ouest de l'Amérique et la reconnaissance de ces parties inconnues du vaste continent présentaient de sérieux obstacles et comptaient parmi les plus pénibles de son voyage. Les brumes, les mauvais temps, les difficultés de toutes sortes demandaient la persévérance la plus opiniâtre et une énergie à toute épreuve. Se dirigeant vers l'ouest, La Pérouse aperçut les Mariannes au mois de décembre et mouilla en rade de Macao le 3 janvier 1787. Remontant vers le nord, dans le but de reconnaître les îles du Japon et les côtes de Tartarie, il passa par le détroit de Corée, traversa en différentes directions la mer du Japon et atterrit en juin sur la côte de Tartarie. Pendant huit mois, les explorations continuèrent dans ces parages peu connus. Du Kamtchatka il expédia en Europe, à travers les steppes de la Sibérie, M. de Lesseps, chargé de rapporter en France le compte rendu du long voyage accompli jusqu'alors. M. de Lesseps, oncle du « Grand Français », échappa de cette façon au sort funeste réservé plus tard aux équipages des deux navires.

Le 29 septembre, on reprit la mer dans la direction du

sud, et l'on jeta l'ancre le 9 décembre dans l'archipel de Samoa — ou des Navigateurs, — découvert par Bougainville. Les naturels de ces îles, d'un caractère bienveillant et doux aujourd'hui, appartenaient à cette époque aux races les plus féroces de l'océan Pacifique. Dans une descente à terre en quatre baleinières bien armées, le vicomte de Langle, commandant l'*Astrolabe*, fut assassiné avec dix de ses hommes, et c'est à grand'peine que les autres, blessés presque tous, purent regagner les frégates mouillées à quelque distance du rivage de Tutuila.

La fin du voyage comprit l'archipel des Amis et l'île Norfolk, et, le 26 janvier 1788, La Pérouse débarqua sur la côte australienne à l'endroit même où je m'incline devant l'hommage rendu au vaillant marin. La lettre qu'il adressa au Ministre de la marine annonçait l'intention de se rendre, en quittant Botany Bay, dans plusieurs îles du Pacifique, notamment en Nouvelle-Calédonie et en Nouvelle-Guinée, et de retourner en France par la voie du cap de Bonne-Espérance. Ce projet ne devait jamais se réaliser. Comme l'épitaphe de l'humble colonne l'indique, La Pérouse n'a jamais pu depuis donner de ses nouvelles, et pendant une quarantaine d'années on a manqué de renseignements certains sur son triste sort.

Bien qu'on eût la certitude qu'une mort fatale avait dû frapper les intrépides explorateurs, les recherches pour découvrir si possible l'endroit du naufrage et les débris de l'expédition perdus dans une île ignorée s'imposaient au gouvernement. Déjà des tentatives, restées sans succès, avaient été entreprises, lorsqu'une expédition sérieuse fut organisée pour parcourir les groupes nombreux du Pacifique, et arracher à ces terres mystérieuses le secret du sort de La Pérouse et de ses braves compagnons d'infortune.

La corvette la *Coquille*, débaptisée pour le voyage à entreprendre, prit le nom d'*Astrolabe* et partit de Toulon le 25 avril 1826. Elle explora successivement, sous le commandement de Dumont d'Urville, la Nouvelle-Guinée, la Nouvelle-Zélande, les Fidji et les différents archipels parsemés dans ces zones.

Arrivé en Tasmanie, Dumont d'Urville apprit les découvertes faites par le capitaine Dillon sur les côtes de Vanikoro, île faisant partie du groupe de Santa Cruz. Ces renseignements, tout en laissant des doutes, parlaient d'objets trouvés dans les mains des indigènes, et incrustés dans le sable. Ils ne pouvaient avoir appartenu qu'à un navire naufragé; restait à savoir si leur provenance pouvait éclaircir le mystère dont on cherchait la solution.

Le commandant de l'*Astrolabe* n'hésita pas, et mit le cap sur Vanikoro, où il éprouva beaucoup de difficultés pour trouver un mouillage, tant par suite du mauvais temps qu'à cause de la conformation dangereuse des côtes. A la fin, on réussit à amarrer le navire entre une rangée de récifs, et un grand canot bien armé se dirigea sur la plage pour commencer les investigations. Les naturels fuyaient à l'approche des blancs et les renseignements que ceux-ci pouvaient obtenir étaient des plus vagues.

Une page d'écriture laissée par Dillon dans un village visité un an auparavant mentionnait qu'il y avait trouvé, parmi d'autres débris, des canons de bronze et un mortier de cuivre. En parlementant avec les sauvages, le second de l'*Astrolabe* sut persuader quelques-uns d'entre eux de l'accompagner dans les recherches qui l'avaient conduit à terre. Alléchés par de menus cadeaux, ils lui firent signe de remonter dans l'embarcation qui l'avait amené, et, le conduisant dans une passe entre les récifs, lui montrèrent des ancres et des canons reposant sur le fond de la mer. C'était bien là que le premier *Astrolabe* s'était perdu; la *Boussole* avait dû subir le même sort sur les pâtés de corail de la partie est de l'île, d'après les gestes des aborigènes.

Il fallut une prudence extrême, selon les récits de l'époque, pour contourner les rochers et éviter le danger d'échouement, mais le courage et la persévérance ne manquaient pas plus aux brillants explorateurs qu'aux malheureux qui, au siècle précédent, s'étaient sacrifiés dans l'intérêt de la science. A force de signes, et en distribuant des cadeaux, on obtint les informations les plus inattendues, et malgré les dangers que présentait la navigation, même en

chaloupes, à travers ces eaux peu profondes, on réussit à arracher du fond d'une anse une ancre fortement oxydée et couverte de coraux. Ensuite on remonta un canon, une plaque de plomb et une espingole. Cette dernière portait sur son tourillon un numéro parfaitement lisible. Les autres objets ayant appartenu au navire durent être abandonnés; les débris retrouvés et remportés en Europe ont suffi pour démontrer d'une façon positive que c'était bien sur les côtes de Vanikoro que l'illustre La Pérouse avait perdu la vie.

Avant de quitter l'île, on érigea un simple mausolée à la mémoire des victimes. C'était un tertre sur lequel s'élevait une pyramide en bois. Une plaque de plomb fut clouée sur la partie supérieure, et portait l'inscription : « A la mémoire de La Pérouse et de ses compagnons, l'*Astrolabe*, 14 mars 1828 ».

Le 27 juillet 1883 le navire de guerre *Bruat*, commandé par le lieutenant de vaisseau Bénier — aujourd'hui commandant du *Fabert*, — fut expédié pour continuer les recherches commencées par Dumont d'Urville, et retirer du fond de la mer les débris de la frégate l'*Astrolabe*, abandonnés par la première expédition. Ces tentatives furent couronnées de succès, mais du mausolée élevé en 1828 on ne découvrit d'autres traces qu'un amas de bois et de coraux épars. Ces restes furent relevés, et au centre on plaça une croix avec ces mots : « Lieu où Dumont d'Urville éleva un mausolée à La Pérouse ». Pour peu que les naturels de ces côtes si peu visitées aient respecté ce modeste hommage rendu à l'infortuné navigateur, il témoignera, jusqu'au jour où le temps détruira le monticule, du souvenir que la France conserve de l'un de ses plus vaillants explorateurs.

CHAPITRE V

Les Montagnes Bleues. — Aspect merveilleux de cette région. — Mont Victoria. — Les voyages en diligence. — Encore les kangourous. — Les cavernes de Jenolan. — Leur découverte et leur exploitation. — Un ourson. — Le Govett's Leap. — Cascade de Katoomba. — Différence entre Victoria et la Nouvelle-Galles du Sud. — Les colonies françaises comparées aux colonies étrangères. — Le jour de l'an.

Les Montagnes Bleues, s'étendant en ligne parallèle aux côtes, à une distance qui varie de 50 à 150 kilomètres, forment une des parties les plus pittoresques de la Nouvelle-Galles du Sud. Le nom de Montagnes Bleues provient du ton particulier que l'atmosphère communique à ces montagnes, hautes de 600 à 1 300 mètres. Dans toute la zone qu'elles occupent, l'air est pur et frais pendant l'année entière et le climat jouit d'une grande réputation de salubrité. Le voyageur qui parcourt l'Australie ne peut manquer de les visiter; aussi figuraient-elles dans mon programme de touriste, avant même que j'eusse quitté l'Europe.

M. le gouverneur Pardon me fait l'honneur et le plaisir de bien vouloir m'accompagner dans cette excursion. Nous nous rendons à l'office des voyageurs de Bridge Street — bureau dans le genre de l'agence Cook — et prenons les renseignements nécessaires pour le voyage. On nous délivre des billets couvrant tous les frais de voitures et de séjour dans les hôtels; nous n'aurons à nous occuper de rien, tout est arrangé et arrêté par lettre et par dépêche. Pour les

principales excursions en Australie, ce système, universellement adopté, rend de sérieux services, et l'exactitude avec laquelle les conditions stipulées à l'avance sont exécutées mérite tous les éloges. On aurait tort de ne pas s'adresser à ces agences, attendu que partout hôteliers et voituriers sont prévenus et les places garanties, tandis que le voyageur qui arrive à l'improviste se trouve exposé à remettre son départ au lendemain, faute de place dans la voiture qui fait le service.

L'agent de Bridge Street, mis au courant de la haute position de mon compagnon de route, nous promet une voiture spéciale et écrira aux propriétaires des hôtels qui nous hébergeront de nous retenir les meilleures chambres.

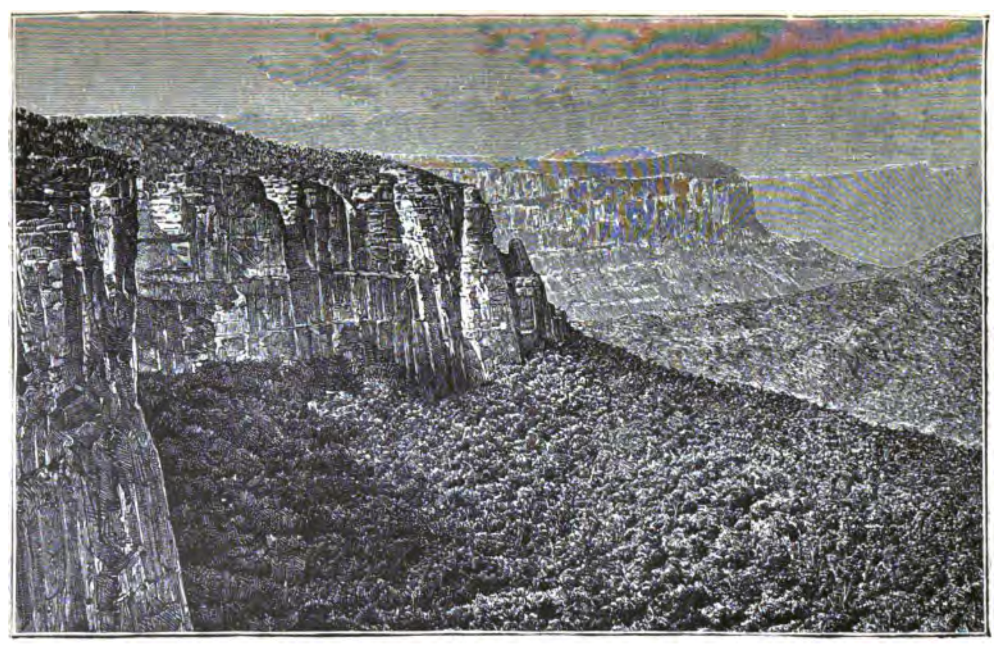
Le train de neuf heures nous conduit, à travers un riant paysage, à Penrith, une des villes les plus anciennes de la colonie. C'est là que commence la montée connue sous le nom de Zigzag. Il y a le Grand et le Petit Zigzag; mais, le temps de M. Pardon étant limité, nous nous contenterons de ce dernier, et supprimerons l'excursion plus lointaine dans laquelle se trouve compris le premier. Du reste, comme système de chemin de fer il n'y a pas de différence. Le nom indique suffisamment la nature de la voie : au lieu de creuser des tunnels à travers les montagnes, on a construit une route serpentant en ligne ascendante sur les versants des collines. A mesure que l'on monte, le panorama devient plus grandiose; une draperie de velours bleu pâle semble étendue sur la plaine immense et les successions de monticules que le regard embrasse. L'eucalyptus, au ton gris verdâtre, reçoit le reflet de cette nuance, particulière au pays, et ne présente plus sa couleur habituelle. On dirait une fumée légère répandue sur la région entière; en certains endroits je distingue un ton de véritable bleu foncé, qui semble servir de manteau à la forêt qui nous cache l'horizon. Ce coup d'œil est étrange et surprenant à la fois, et je ne crois pas qu'il ait son pareil dans aucun pays du monde. Un habitant de Sydney m'a affirmé que ce ton bleu provient de l'absorption, par les milliers de gommiers, de toute l'humidité distribuée dans l'atmosphère. Cette humidité en

ressortirait à l'état de vapeur et produirait l'effet fantastique que nous admirons. Je laisse aux hommes de science le soin de décider si cette assertion est admissible ou non.

Vers deux heures, après être descendus d'une hauteur de mille mètres, nous arrivons à la station de Mont Victoria. Un bel hôtel, de construction moderne, a été bâti il y a peu d'années au milieu de la plaine verdoyante où notre train s'est arrêté. Le propriétaire est né à Constantinople, ce qui implique qu'il parle plusieurs langues; il nous sert un assez bon repas. Le buggy est déjà attelé et n'attend que la fin de notre dîner pour nous conduire aux cavernes de Jenolan, où nous passerons la nuit.

Il y a une grande différence entre la chaleur de la veille, à Sydney, et la température de la région que nous traversons. Nous éprouvons même le besoin de nous réchauffer par un grog chaud à une halte où nous changeons de chevaux, mais, ô déception, la patronne de l'établissement n'a pas de « licence » (permission de vendre des boissons alcooliques). Je trouve un moyen pour accommoder les scrupules de sa conscience avec le désir que nous lui exprimons. Elle ne nous *vendra* pas un verre de rhum, mais elle nous l'*offrira*, en bonne Samaritaine, et en revanche nous ferons un petit cadeau en numéraire à sa petite fille. Il y a toujours moyen de s'arranger, quand on veut bien s'entendre!

La route devient fort accidentée et suit des courbes hardies. A droite, des collines abruptes, couvertes de mimosas, et à gauche, un précipice aux profondeurs verdoyantes. C'est à donner le vertige quand l'attelage de quatre chevaux contourne au galop ces murailles de rochers à pic; mais nous connaissons déjà l'adresse du cocher australien, et avons confiance dans la force de son poignet. Il ne manque pas de kangourous dans la forêt où nous ne tardons pas à entrer; à chaque instant, une bande de ces animaux se dérobe au bruit des grelots de nos chevaux. Un journal du matin m'avait appris que le nombre de ces sauteurs, rien que dans la Nouvelle-Galles du Sud, était estimé à quatre ou cinq millions. Ce calcul m'avait paru assez problématique, les kangourous n'ayant pas d'état civil, et les naissances



Les Montagnes Bleues

n'étant déclarées dans aucune mairie. J'avais plus de confiance dans le chiffre des victimes tombées sous les coups de fusil et de massue pendant l'année 1887. Elles s'élevaient à 860 000, dont 480 000 kangourous de forte taille et 380 000 wallabies.

Le soleil est couché, une obscurité complète nous environne. Ni lune ni étoiles pour jeter le moindre reflet de lumière sur cette route primitive; les lanternes de la voiture seules doivent empêcher le cocher de nous écraser contre les arbres. Comme il fait le chemin depuis des années, il doit connaître chaque détour et chaque arbuste du fouillis où nous passons. Soudain il s'arrête et nous prie de descendre; la route devient trop étroite pour que le véhicule puisse aller plus loin. Il détèle les chevaux, qui continueront la promenade à pied comme nous; la voiture restera là; nous prenons nos valises d'une main, une lanterne de l'autre, et nous voilà pataugeant à la descente sur un sol détrempé par la boue et obstrué de gros cailloux. Nous en avons pour un petit quart d'heure, trébuchant à chaque pas dans cet amas de débris, n'y voyant presque point et menacés de nous trouver en contact avec les sabots des chevaux, qui se pressent pour gagner leur écurie. Drôle de pèlerinage, ressemblant à une descente dans l'enfer. Sans le savoir — car nous ne le verrons que le lendemain, — nous traversons une des cavernes qui font l'objet de notre excursion.

La lumière qui apparaît à un moment donné nous prouve que nous sommes arrivés. Voilà l'hôtel, perdu au milieu de cette nature sauvage, comme une oasis dans le désert. Toutefois ce désert semble singulièrement animé; nous entendons de la musique, un bruit confus de voix et de danses, contrastant agréablement avec la solitude que nous venons de quitter. L'hôtel est décoré de guirlandes et de lanternes vénitiennes, et une banderole se déploie au-dessus de la porte d'entrée. Nous lisons l'inscription en caractères dorés : *Welcome to His Excellency!* et le propriétaire, entouré de son état-major de domestiques, nous souhaite la bienvenue.

Toute la maison est pleine, mais deux chambres spacieuses nous ont été réservées au détriment de quelques malheureux qui coucheront sur des lits improvisés dans un salon.

Le gouverneur de la province, lord Carrington, est venu visiter les cavernes l'année dernière; les décorations avaient été remisées pour une autre occasion et se prêtent aujourd'hui à la réception de M. Pardon, qui franchit le seuil de l'établissement, chargé comme moi de son sac de voyage et de sa lanterne, et ne peut s'empêcher de sourire en entendant le petit discours que lui adresse le patron. L'accueil est d'autant plus comique que le brave homme est sourd, et qu'au moment où le gouverneur se dispose à lui répondre, il reçoit dans la main devenue libre un tube de caoutchouc se rattachant à un cornet que le propriétaire s'applique aussitôt à l'oreille.

Un bon dîner nous réconforte, pendant que la bande joyeuse se livre en bas au plaisir de la danse. C'est comme si nous étions tombés au beau milieu d'une noce de campagne, interrompue un instant par notre arrivée, mais continuée avec un redoublement d'entrain lorsque le gouverneur eut prié qu'on ne fît pas cesser le bal. En guise d'ovation, la *Marseillaise* se fait entendre pendant que le garçon nous découpe un poulet. Il s'exprime en français, et nous raconte qu'il est Alsacien; mais nous nous amusons à constater, pendant qu'il met le plus grand soin à nous servir, qu'une médaille au portrait de l'empereur Guillaume lui sert de breloque de montre!

Nous nous lèverons de bonne heure le lendemain pour visiter les cavernes, et le complaisant propriétaire nous servira lui-même de guide. Généralement les excursionnistes qui viennent visiter ces merveilles restent deux ou trois jours à l'hôtel; on leur fait faire un tour de deux heures avant le lunch, un second avant le dîner, et quelques autres les jours suivants, leur montrant de cette façon une série de curiosités qui, au fond, se ressemblent beaucoup.

C'est l'intérêt du maître de céans, et chacun agirait de

même à sa place. Comme nous avions étudié la petite brochure descriptive qu'on nous avait remise à l'agence de Bridge Street, nous manifestons le désir de ne consacrer qu'une seule journée aux grottes, en choisissant, bien entendu, les plus intéressantes et les moins pénibles à atteindre.

Quelques mots avant tout sur ces grottes, qui dépassent en beauté tout ce que nous avons dans ce genre en Europe et même dans l'Amérique du Nord. Les cavernes de Jenolan furent découvertes en 1841 par un nommé Whalan; elles contiennent une variété incroyable de stalactites et de stalagmites, affectant les formes les plus élégantes, et atteignant en certains endroits d'énormes dimensions. Le gouvernement les a placées sous sa sauvegarde et son contrôle, il a nommé un inspecteur et des guides spéciaux sans lesquels l'entrée y est interdite, et pris toutes les mesures nécessaires pour leur conservation et leur entretien. Il a déboursé des sommes importantes pour la confection de sentiers, d'échelles et de descentes, établi des garde-fous et des rampes dans les passes dangereuses, et installé tout dernièrement la lumière électrique en remplacement d'une illumination défectueuse au moyen de bougies et de lanternes. Cette lumière électrique a permis d'en faire des photographies très bien réussies. Les cavernes sont situées à une distance d'environ deux cents kilomètres de Sydney, à l'est de la chaîne de montagnes qui traverse le pays, et dans le fond d'une vallée dont les eaux se déversent dans la rivière de Hawkesbury. Les travaux d'exploration ont présenté de grands dangers, et demandé beaucoup de temps; mais il est certain que la terre non encore explorée cache nombre d'autres merveilles.

L'hôtelier, muni de son appareil acoustique, nous précède, et nous nous engageons sous une voûte, la même par où nous avons passé avec les chevaux la veille au soir. Une longue échelle en bois nous conduit dans la première galerie, et nous montons toujours, comme s'il s'agissait de gravir une montagne. Ce sont maintenant des marches taillées dans la pierre calcaire et qui n'en finissent pas; mais

nous ne nous en plaignons pas quand notre cicérone allume une lanterne à magnésium et nous fait admirer les parois de l'excavation et les concrétions mamelonnées qui s'étendent devant nos pas sous un dôme de stalactites, protégées par un grillage en fer. Notre hôtelier nous donne force explications, et chaque fois qu'il a terminé sa péroraison, il nous passe son tuyau, s'attendant à quelque question de notre part. Cette conversation n'est pas commode; j'éprouve autant de satisfaction à consulter mon petit guide, dès que je sais dans quelle caverne nous nous trouvons. Il en existe une quantité; c'est un vrai labyrinthe au milieu duquel il est bien difficile de reconnaître son chemin. Souvent l'accès est passablement difficile et nous oblige à nous courber en deux, mais le tableau, chaque fois renouvelé, récompense largement de la fatigue qu'on a éprouvée. Quelques stalactites touchant la terre simulent des statues d'albâtre; d'autres, en s'écoulant dans le courant des siècles, ont adopté les formes les plus bizarres et font ressembler à un petit palais de fées le compartiment éclairé par la lumière éblouissante de la lanterne.

En maint endroit on croit marcher sur un plancher de diamants et de pierres précieuses, par suite de la projection de lumière sur la masse transparente. Nous pénétrons dans une crevasse où les stalactites se présentent sous la forme de draperies suspendues au plafond et touchant le sol; dans une autre nous nous trouvons devant un bloc simulant un mausolée. Plus loin on nous montre une stalactite de six mètres de hauteur, et retombant jusqu'au sol.

Toutes ces cavernes portent un nom et ont leur histoire. Notre cicérone a contribué dans une large mesure à faire connaître ces beautés cachées sous les rochers et la pierre à chaux. Apercevant un trou ou une fissure quelque part, il n'a pas craint, depuis des années, de se faire descendre le long d'une corde dans ces profondeurs mystérieuses, de creuser au péril de sa vie et de continuer un travail excessivement pénible jusqu'à ce qu'il se fût rendu compte des merveilles ensevelies dans ces cachettes préhistoriques. Notre exploration dure trois heures; elle est fatigante, mais

d'un intérêt tout particulier. Le monde savant s'est occupé, dès la première découverte, de l'origine de ces cavernes, mais différentes hypothèses émises se trouvent en contradiction les unes avec les autres, et la lumière n'a pas pu se faire jusqu'à présent d'une manière suffisante. Beaucoup de géologues pensent que ces galeries souterraines ont dû être habitées par la race humaine à une époque perdue



L'ourson australien. (Voir p. 114.)

dans la nuit des temps; cette opinion me semble risquée, pour la raison que nulle part on n'a trouvé trace de pierres taillées, d'ustensiles en fer ou d'autre métal, tandis que ces preuves du passage de l'homme se rencontrent dans la plupart des cavernes découvertes en d'autres parties du monde. Par contre, on y a trouvé des ossements d'animaux, notamment du kangourou, éparpillés sur une superficie de quelques mètres, ainsi que des os incrustés dans la masse calcaire, ayant dû appartenir à des animaux de forte taille. La lumière ne se fera probablement jamais sur l'origine de ces restes d'une antiquité si reculée; il faudra les classer parmi tant d'autres mystères que contient notre globe terrestre.

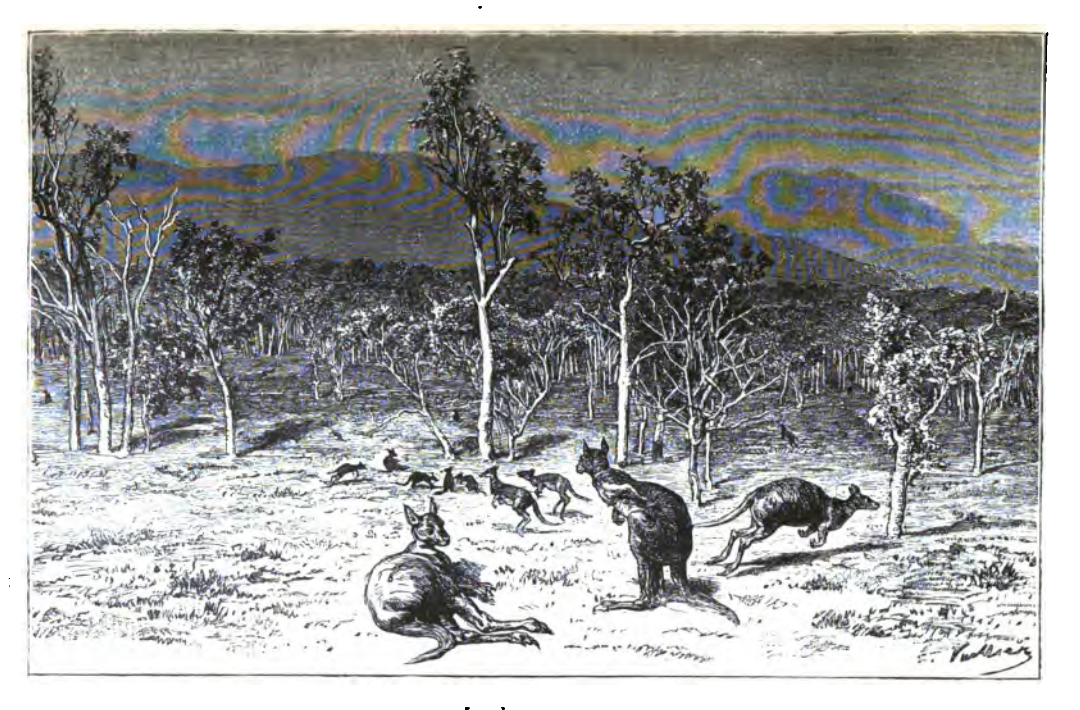
En attendant que notre voiture vienne nous rejoindre, nous nous remettons en route aussitôt après le lunch. Quelle

belle nature nous a cachée la nuit épaisse d'hier soir! Les perroquets s'envolent d'arbre en arbre, et un ourson est grimpé sur un gommier. Il ne bronche pas, et nous fixe de ses yeux mélancoliques : c'est bien l'animal inoffensif dont on m'a fait le portrait dans le cours de mon voyage en Victoria. Nous crions, nous lui jetons une pierre pour le déloger de la branche à laquelle il s'est accroché : rien n'y fait. Si nous avions eu des fusils, nous aurions peut-être le triste courage de lui loger du gros plomb ou une balle dans le corps; mais alors ses griffes se cramponneraient à l'arbre, il ne lâcherait pas prise et mourrait suspendu là-haut, sans nous donner la satisfaction de pouvoir l'examiner de plus près.

Je ne parlerai plus des kangourous, qui nous égayent en se sauvant dans les buissons; nous en comptons plus de quarante dans un rien de temps. Le gouverneur, qui est grand chasseur, est au désespoir de ne pas avoir emporté son fusil.

Nous avons fait à peine la moitié du chemin, lorsque la nuit close vient nous surprendre, nous empêchant de rien distinguer autour de nous. Le cocher, qui commence à craindre de s'égarer, descend de son siège et se livre à une inspection minutieuse de la route, à l'aide de la lanterne qu'il a décrochée de la voiture. Il fait bien, car l'attelage s'est engagé dans un fourré de buissons et d'arbustes, et aurait fini par s'emprisonner dans un taillis épais. Heureusement il n'y a pas de précipices, mais nous sommes tout près d'une pente rapide. Il s'agit de nous remettre dans le bon chemin et d'avancer prudemment au pas. Les étoiles — et elles sont rares — ont pitié de nous et permettent de distinguer au moins quelque chose. En avant au galop! Je me demanderai toute ma vie par quel hasard nous ne nous sommes pas cassé le cou. Ce qui est l'essentiel, c'est que nous arrivons sains et saufs, quoique fort tard dans la nuit, à l'hôtel du Mont Victoria, où tout le monde se trouve plongé dans un sommeil profond.

Au lieu de prendre le chemin de fer, et de suivre la même route pour rentrer à Sydney, nous faisons le détour



Les kangourous.

qui forme le complément ordinaire d'une excursion aux Montagnes Bleues. Ce détour se compose d'une visite au rocher de Govett [1] et à la cascade de Katoomba.

Du Govett's Leap, rocher à pic abrupt, disposé en plateau, on a une vue superbe sur une vallée qui s'étend jusqu'aux confins de l'horizon. C'est le plus beau panorama des Montagnes Bleues; la forêt de gommiers et de cèdres est revêtue de ce ton merveilleux auquel la région doit son nom. Les couches de basalte visibles des deux côtés de l'entablement où nous sommes postés démontrent l'origine ignée de cet assemblage grandiose; une terrible éruption volcanique a dû produire ce déchirement des montagnes et le précipice béant que le plateau surplombe. Une heure de voiture de plus, et nous arrivons à une saillie ressemblant sous bien des rapports à la première. L'aspect en est le même, les ravins sont tapissés d'une végétation identique, enveloppée dans des vapeurs bleuâtres. Quant à la cascade, elle ne m'impressionne pas, quelque belle qu'en soit la description dans notre guide; elle tombe d'une hauteur de 150 mètres et va se perdre dans un nuage d'embruns au milieu de débris de rochers. Lorsqu'on a visité les imposantes cataractes de Californie et de Norvège, on est devenu difficile pour les chutes d'eau des autres pays. Celle de Katoomba ressemble au Staubbach en Suisse, mince filet d'eau, qui menace de s'épuiser, faute d'aliment.

A la station de Westworth Falls, nous reprenons le train, qui nous conduit à Sydney. Je n'ai plus que peu de jours à rester dans cette ville, et je les consacre à mes promenades favorites dans la baie ou sur les collines de Darlington. Les distractions dans les villes australiennes brillent un peu par leur absence. Comme composition, les théâtres laissent à désirer; les cafés, à l'exception d'un seul, qui s'intitule Café français, ne sont que de simples bars, manquant de gaieté... et même de chaises. On y

1. Govett's Leap en anglais. Le mot *leap* signifie saut ou chute.

prend sa consommation debout, puis on laisse la place à un autre. Il y a un petit cercle français sur la place Macquarie ; on a eu l'obligeance de m'y inscrire, et j'en profite pour puiser dans *le Figaro* les nouvelles de Paris ; mais l'installation est bien primitive et ne peut être comparée aux clubs pour lesquels un négociant de Sydney m'a procuré une carte d'entrée. Tant dans ces cercles que dans les différents rapports que j'ai eus avec les habitants, j'ai pu remarquer une différence marquante entre la population de Victoria et celle de la Nouvelle-Galles du Sud. La première représente et dépasse le Yankee dans son sans-gêne et l'ensemble de ses allures ; la seconde vous rappelle l'Angleterre.

Les deux colonies, du reste, diffèrent essentiellement au point de vue des opinions, de la vie sociale, et des habitudes que le voyageur ne peut manquer d'observer dès le début de son séjour. La rivalité entre les deux provinces se manifeste en tout acte, en toute parole, et les habitants ne laissent échapper aucune occasion pour vous faire remarquer la supériorité de leur pays, voire pour déblatérer sur leurs voisins. En ce qui concerne les affaires, et en général le mouvement commercial, Melbourne peut être comparée à San Francisco ; c'est une ville regorgeant de spéculateurs répandus dans toutes les classes de la société. Sydney au contraire représente la ville commerçante d'Europe, contenant des négociants sérieux à côté de gens retirés des affaires et en possession de fortunes bien assises. Il me semble que l'Européen venu en Australie pour tâcher d'y faire fortune doit quitter Melbourne pour rentrer dans le pays natal aussitôt que son but se trouve atteint, tandis que celui qui s'est fixé à Sydney se plaît dans le milieu où il a choisi sa résidence, y retrouve le bien-être du *home*, et n'éprouve pas le besoin de se soustraire à son pays d'adoption. De même que je pourrai m'en convaincre en Nouvelle-Zélande, les pères de famille, à quelque classe de la société qu'ils appartiennent, trouvent toutes les ressources voulues pour donner à leurs enfants l'éducation et l'instruction qui

répondent à leurs besoins. Non seulement les écoles — sans parler des institutions d'instruction supérieure — sont nombreuses, mais comme qualité elles ne laissent rien à désirer. D'après la dernière statistique on en comptait 1 500 dans la Nouvelle-Galles du Sud et 700 en chiffres ronds dans la province de Victoria. Je ne parlerai pas du nombre d'églises et d'écoles du dimanche; nous sommes en pays anglais : cette explication doit suffire.

La politique fiscale de Victoria diffère de celle des autres provinces, principalement de celle de la Nouvelle-Galles du Sud. Dans la première, elle est essentiellement protectionniste; dans les autres, c'est le système du libre-échange qui a été adopté. Ces différents systèmes sont basés sur les conditions tout à fait diverses dans lesquelles les pays se trouvent. En Victoria, territoire peu étendu comparé aux autres, presque toutes les terres sont occupées; l'immigration représentée par des agriculteurs et des aventuriers, dont la fièvre d'or s'est calmée, a peuplé la province d'une façon suffisante pour en faire un pays ressemblant à l'ancien monde, où le fisc règle l'impôt et les droits. Ailleurs il reste toujours d'immenses terrains à coloniser; il faut qu'on y attire par des conditions favorables les agriculteurs et les industriels et qu'on facilite le développement du commerce. Les ressources naturelles sont abondantes; c'est la force productrice qui a besoin d'être augmentée, et pour arriver à ce but on aurait tort de grever les marchandises d'importation étrangère.

Le territoire australien est d'une étendue colossale, environ 14 fois plus grand que celui de la France, et mesure 7 630 000 kilomètres carrés. La population est relativement minime encore; on peut en juger par les chiffres qu'accusait le dernier recensement. Au 31 décembre 1887 :

La Nouvelle-Galles du Sud avait.	1 042 919	habitants.
Victoria........................	1 036 119	—
Le Queensland..................	366 940	—
L'Australie du Sud.............	312 421	—
L'Australie de l'Ouest..........	42 488	—

La ville la plus peuplée est Sydney; sa population s'élevait, à la même date, à environ 350 000 âmes.

Il reste donc de la place sur notre planète pour recevoir le surcroît des populations qui ne trouve pas sur le sol natal les ressources suffisantes pour soutenir le *struggle for life*. On a fait énormément dans un demi-siècle, on a marché à pas de géant, mais ce n'est qu'à force d'émigrations continuelles que cette surface immense pourra se peupler et arriver à la prospérité.

Parmi les nations européennes nous ne trouvons, en dehors de l'Angleterre, qu'un seul pays qui comprenne quels débouchés une terre nouvelle comme l'Australie peut offrir au commerce et à l'industrie. Ce pays, c'est l'Allemagne; elle a accaparé la plus grande partie des transactions commerciales qui se font — le Royaume-Uni excepté — avec les colonies de l'océan Pacifique, ainsi qu'elle l'a fait en Chine, en Amérique et dans les continents de l'Inde. La part que prend la France dans cette lutte pacifique des nations n'entre pas en ligne de compte.

Une des causes principales de l'étendue surprenante du commerce allemand avec les pays d'outre-mer consiste, d'après ce que j'ai été à même de vérifier si souvent, dans le choix de ses consuls et la part prise par ceux-ci aux intérêts de leur patrie. Il va sans dire que négociants et industriels en Europe ont besoin d'être renseignés d'une façon permanente et assidue sur les besoins et les situations des contrées lointaines. Ces informations viennent en aide aux efforts de la mère patrie, et ne peuvent que contribuer dans une large mesure à l'extension des relations. Faut-il le dire, hélas? Cette stimulation fait absolument défaut en France et paralyse les démarches que des négociants intelligents et entreprenants pourraient tenter pour combattre la concurrence étrangère. C'est triste à constater, mais les consuls s'occupent trop peu des intérêts qu'ils sont chargés de représenter.

Comment se fait-il que la connaissance de langues étrangères, et tout spécialement de l'anglais, ne soit pas imposée péremptoirement à tous ceux qui se destinent à la

carrière consulaire? J'ai rencontré des consuls placés dans de grands centres exclusivement anglais, n'ayant pas du tout ou presque pas de notions de cette langue, qui, en définitive, est la principale du commerce du monde entier. Je pourrais ajouter même qu'il m'est arrivé de servir d'interprète au chancelier d'un consulat en pays britannique! Que ces messieurs sachent expliquer Cicéron et Virgile, je les en félicite, mais la connaissance approfondie de l'anglais ne profiterait-elle pas plus au pays? Comment peuvent-ils observer le mouvement commercial de la région où ils exercent leurs fonctions, et envoyer des rapports sur tout ce qui peut avoir un intérêt quelconque, s'ils ne sont pas même capables de lire les journaux du pays et de se tenir au courant de ce qui s'y passe?

Un article paru dans *le Matin* du 15 juillet dernier contient les plaintes d'un voyageur qui dans une grande ville maritime du Nouveau Monde trouva le consulat fermé à trois heures de l'après-midi, au moment où un paquebot français se trouvait en rade. Ce fait ne m'a nullement étonné; j'ai eu trop souvent l'occasion de constater dans mes voyages de quelle façon déplorable les consulats et même les légations sont gérés.

Comme situation normale dans les pays d'outre-mer, M. le ministre est en congé; le chargé d'affaires arrive quelques minutes par jour; les employés fument des cigarettes, en causant politique, et n'ont qu'une préoccupation, c'est de se débarrasser au plus vite du gêneur qui vient les importuner.

Croit-on que dans les légations d'Angleterre, d'Allemagne et d'autres pays importants cela se passe ainsi?

La question d'expatriation se rattache plus ou moins au défaut de notions suffisantes sur les terres éloignées qui pourraient attirer l'immigration et développer le commerce. Le Français ne s'expatrie qu'à son corps défendant, et tel jeune homme capable de se faire une position indépendante et lucrative de l'autre côté de l'océan préfère mener une existence de privations dans la ville qui l'a vu naître, en lutte souvent avec les besoins les plus matériels de la vie.

Les Anglais, les Allemands, les Hollandais et les peuples scandinaves raisonnent autrement. Un modeste emploi de bureau, prolongé jusqu'à la fin de leur vie, n'est pas le comble de leur ambition. Les colonies leur fournissent un avenir qu'ils n'auraient jamais pu rêver chez eux, à la condition toutefois qu'ils travaillent avec persévérance. Le goût de la politique ne remplit pas le gousset.

L'agriculteur, l'artisan et l'ouvrier ne diffèrent pas sous ce rapport du jeune homme qui songe à se créer une position ou à faire choix d'un métier. Ces éléments, infiniment utiles, trouveraient un horizon qui pourrait leur sourire : le bien-être au lieu de la gêne ou de la misère.

Laissons de côté, pour le moment, les colonies appartenant à une nation rivale et parcourons les colonies françaises : qu'y trouve-t-on? Comme négociants sérieux, des étrangers; comme Français, l'éternel coiffeur, la marchande de gants, l'ancien failli qui s'est établi photographe, ou qui tient un café,... et des nuées de fonctionnaires. Voyez la Cochinchine, où les étrangers ont des comptoirs importants, et font un commerce considérable de riz et d'autres produits avec l'Europe et les pays voisins. Voyez Pondichéry, où il n'y a rien, absolument rien que la procession traditionnelle des employés du gouvernement.

Quand vous quittez l'Inde anglaise pour entrer sur le territoire français, c'est comme si vous débarquiez à Beuzeville, en venant du Havre! et cependant la terre est la même; le sol produirait la même quantité de riz et pourrait nourrir une population tout aussi commerçante et active.

Voyez la Nouvelle-Calédonie, terre essentiellement fertile, possédant un des climats les plus sains du monde; avec la main-d'œuvre gratuite que l'élément pénal lui procure, ce pays devrait être une des premières colonies du monde entier. Qu'y trouve-t-on? un état embryonnaire déplorable, la villégiature pour une armée de criminels, condamnés d'après l'esprit du législateur à se livrer aux travaux les plus pénibles, et n'ayant qu'à bénir la clémence gouvernementale, laquelle, dans un esprit de sentimentalité

maladive, procure à ces pauvres exilés une existence exempte de soucis à côté d'une fatigue anodine.

Quelques chemins, il est vrai, mais ne représentant pas le quart de ce que, avec une pareille main-d'œuvre gratuite, on s'attendrait à y trouver; ni quais, ni bassin de radoub. Un navire ayant des avaries sérieuses à réparer doit se rendre à Sydney. Comme colons libres, à peu près personne.

Que dire de la Martinique, de la Guadeloupe, tombées dans une sorte de léthargie? Et de l'Algérie, où Espagnols, Allemands et juifs vous font trop souvent oublier que vous vous promenez sur une terre française?

On a soulevé maintes fois la question si la France était, oui ou non, un pays colonisateur, et cette question a été généralement résolue dans le sens de la négative par des personnes compétentes, ayant voyagé, vu et comparé ce qui se passe dans nos colonies, avec l'état de choses existant chez nos voisins. On a écrit beaucoup sur la question, il n'a pas manqué d'arguments utopistes aboutissant à une perspective qui ne se réalisera jamais si l'on ne change pas de système, mais on ne s'est pas préoccupé suffisamment de la solution d'un problème qui intéresse à un si haut degré le commerce et l'industrie. Les polémiques, émanant de partis en contradiction les uns avec les autres, en rivalité le plus souvent pour cause d'opinions politiques, n'amèneront pas un résultat désirable et n'apporteront pas la prospérité dans les possessions d'outre-mer. C'est dans la réforme d'une administration vicieuse qu'il faut commencer par trouver le remède au mal; c'est à la source qu'il faut remonter pour reconnaître l'origine des circonstances qui empêchent les pays de se développer et de fructifier.

Les Anglais et les Hollandais — les seuls peuples vraiment colonisateurs — n'envoient dans leurs colonies que des hommes dont les capacités sont un gage pour les intérêts qu'ils sont appelés à défendre. Leurs gouverneurs, dont l'éducation au point de vue colonial repose sur l'expérience et la connaissance des pays qu'ils auront à adminis-

trer, sont nommés pour la période de cinq ans, et leur mandat est fréquemment renouvelé pour une nouvelle période quinquennale, à l'expiration de leurs fonctions. Dans beaucoup de leurs colonies — les Indes néerlandaises, pour ne citer qu'un exemple, — on n'envoie comme fonctionnaires ou même comme employés subalternes que des hommes ayant subi dans la mère patrie un examen des plus rigoureux. La connaissance de la langue indigène, pour laquelle il existe des collèges spéciaux, est le complément obligatoire des études générales auxquelles ces futurs fonctionnaires sont soumis.

Arrivés dans la colonie, ces employés du gouvernement entrent en fonctions, en commençant par les derniers degrés de l'échelle qu'ils auront à gravir. Les tours de faveur sont excessivement rares; leurs aptitudes et leur zèle décident de leur avancement.

Que se passe-t-il, par contre, dans les colonies françaises? Le gouverneur, nommé souvent à cause de sa couleur politique, part sans aucun engagement au sujet de la durée de ses fonctions, et combien d'exemples ne pourrait-on citer où ce haut fonctionnaire n'a sollicité sa nomination qu'avec le but bien arrêté de se rapatrier le plus vite possible, et de se servir du grade qu'il a occupé pour arriver à la position qu'il envisage plus tard en Europe! Il y fait un séjour d'un an ou deux, annule en partie ce qu'a fait son prédécesseur, et son successeur en fera autant.

Pour les fonctionnaires et employés subalternes, nul examen préalable; rien que la faveur et le hasard des positions sociales. M. le ministre un tel, le sénateur A..., le député B... ont des cousins ou des neveux qu'ils désirent lancer. Le poste demandé est obtenu, et, quelques semaines plus tard, un emploi demandant à la fois activité, énergie et intelligence se trouve confié à un personnage inepte.

La routine administrative vient s'ajouter au mécanisme vicieux. Là où chez nos voisins l'administration est concentrée entre les mains d'un nombre restreint de fonctionnaires actifs, nous trouvons dans une colonie française un nombre fabuleux d'employés, dont une des principales

occupations consiste à discuter des questions politiques. Souvent ils sont correspondants de journaux de province, et, comme tels, envoient des rapports ne se basant sur aucune expérience ou étude sérieuse, et donnant au besoin le change sur la véritable situation du pays. Il est vrai que les vides dans les rangs se produisent constamment; les congés sont à l'ordre du jour et ces messieurs, allant en congé ou en revenant, se croisent sans relâche sur les mers.

Dans un pareil état de choses, peut-on s'attendre à voir les intérêts du pays défendus énergiquement? Comment peut-on arriver au développement et au rendement de la colonie? Tant que les colonies serviront de dépotoir aux fonctionnaires, petits ou grands, dont on juge à propos de se débarrasser en France, et de refuge aux pauvres d'esprit à la recherche d'une position sociale, le mal ne sera jamais extirpé, et les colonies resteront ce qu'elles sont.

1er janvier 1889. — C'est le nouvel an; mes amis d'Europe n'ont pas encore entendu le coup de minuit lorsque déjà je me promène dans les rues de Sydney pour me rendre compte si l'animation est égale à celle de la patrie absente. Il y a une différence énorme de temps entre Sydney et Paris. On peut facilement faire le calcul que pendant ma promenade matinale de huit à neuf heures on ne songeait pas encore à aller se coucher à Paris [1]. Il n'est que dix à onze heures du soir là-bas; toutes les emplettes n'ont pas encore été faites, et s'il fait beau temps, les boulevards doivent présenter la gaieté habituelle de la veille du jour de l'an.

Je distingue bien quelques physionomies joyeusement épanouies, mais elles sont en minorité. Le plus grand nombre se rend à l'église avec cet air de béatitude et de réflexion sérieuse que les Anglais savent si bien se donner. La ville présente la même tristesse que tous les dimanches et jours fériés de l'année; tous les magasins sont fermés,

1. Sydney se trouvant situé entre le 151e et le 152e degré de longitude est, la différence de temps avec Paris est d'environ 10 heures.

on ne voit presque aucune voiture, aucun omnibus : décidément c'est un jour de l'an qui ne me met guère en train. Mais le temps est délicieux, le ciel bleu me sourit et la baie ravissante m'attire plus que jamais. Je n'ai qu'à fuir un milieu si peu enchanteur, pour aller respirer l'air pur de la mer et jeter un dernier regard sur ces collines verdoyantes que je ne pourrai plus admirer demain, car dans la soirée je quitterai Sydney.

Est-ce le regret du départ, ou bien la nature se montre-t-elle plus belle encore que les autres jours? je ne saurais le dire, mais jamais ces nombreuses criques, ces villages illuminés par un soleil brillant, ne se sont présentés à mes regards avec des tons aussi harmonieux. La baie n'est pas endormie comme les rues de la ville; les petits steamers fourmillent de monde, je vois des figures souriantes, des petites filles portant des bouquets — un jour de l'an enfin qui ne prête pas à la mélancolie. J'ai pris le bateau qui va à Watson's Bay, distance d'à peu près une demi-heure dans la direction des falaises qui se dressent comme les portes d'entrée de l'océan. A côté de moi se trouve une famille, composée du père et de la mère et de deux enfants; un garçon sautillant, et tout joyeux à l'idée d'aller souhaiter la bonne année à ses grands-parents, et une fillette au teint rose, aux yeux pétillants de vivacité et d'intelligence.

J'étais entré en conversation avec le père; aux questions qu'il me fit, je lui répondis que je visitais le pays en touriste et me sentais plus ou moins abandonné à l'autre extrémité du monde, un jour où il y a toujours quelque main amie qui serre la vôtre, une voix qui vous formule ses souhaits.

« Tu vois ce monsieur, Nelly? — en s'adressant à sa fille — il vient de loin : va donc l'embrasser et dis-lui que tu lui souhaites une bonne santé et tout ce qui peut lui être agréable pendant l'année qui commence aujourd'hui. »

La charmante enfant ne se laisse pas prier; elle me saute au cou, détache une fleur du bouquet qu'elle porte dans ses petites mains et me l'offre gracieusement, en ajou-

tant : « Soyez bien heureux pendant toute l'année, monsieur ! » (*May you be happy all the year long!*)

Voilà une enfant contrastant avec nos perturbateurs de l'*Océanien*! aussi je ne puis manquer de lui demander son nom et son adresse, et j'espère qu'elle aura reçu la poupée que je lui ai envoyée le surlendemain de Melbourne.

Nous sommes arrivés à Watson's Bay et je quitte à regret une famille sympathique, pour faire l'ascension des collines qui bordent la mer. *Good bye! Good bye!* me crie encore ma jeune amie d'une demi-heure; puis, prenant gaiement sa course, elle disparaît en sautant dans le jardin de ses grands-parents.

Les lames de l'océan Pacifique, d'un bleu uni et légèrement ondulées par la houle, viennent se briser contre les rochers où je me suis posté, et déferlent plus loin en franges écumantes sur les côtes basses des promontoires. En me retournant, je découvre la baie pittoresque dans toute son étendue; vraiment, il m'en coûte de quitter ce coin de terre aussi favorisé de la nature. Mais mon programme est tracé, il me reste tant d'autres contrées à parcourir, je n'ai que juste le temps de me conformer à mon itinéraire, pour ne pas manquer le bateau qui me transportera en Tasmanie. Encore un dernier regard sur le superbe panorama, et je m'aperçois qu'il sera temps de rentrer en ville. Au moment où je descends les collines, un grand steamer anglais, dont les panaches de fumée se perdent dans le ciel azuré, entre par les *Heads*. C'est un bateau de la ligne péninsulaire, venant d'Europe; son pont est couvert de passagers. Le sémaphore l'a signalé depuis le matin, et je ne m'étonne pas en débarquant au quai circulaire de me trouver en présence d'une foule impatiente de souhaiter tout à la fois la bienvenue et la bonne année à des parents, à des amis qui arrivent de l'autre bout du globe. Puissent tous ces vœux être formulés d'une façon aussi franche et sincère que celui de l'innocente fillette que le hasard m'a fait rencontrer dans la matinée!

. . . .

CHAPITRE VI

Retour à Melbourne. — Geelong. — Départ pour la Tasmanie. — Une mer affreuse. — Launceston. — Débuts de la colonie. — Les derniers noirs. — Traversée de l'île en chemin de fer. — Hobart. — La ville et les environs. — New Norfolk. — Une maison d'aliénés. — Excursion à travers la baie.

Mon train part à cinq heures; autant il était bondé à mon voyage d'aller, autant il y a pénurie de voyageurs à mon retour. Cela se comprend : tout le monde se trouve réuni dans sa famille et ne songera certainement pas à la quitter en ce jour, consacré aux épanchements intimes. Je ne m'en plains pas du reste, car je suis tout seul dans mon compartiment, et à Albury je ne trouve dans le *sleeping car* qu'un seul compagnon, étranger comme moi, et devant se rendre dans les mêmes colonies que je me propose de visiter. Pour mon bonheur je ne l'ai plus rencontré nulle part; son humeur mélancolique et atrabilaire n'était guère le présage d'une société bien enviable.

Aux approches de Melbourne, le paysage n'offre plus le même aspect aride et desséché que lorsque je l'ai quitté. Les pâturages et les arbres se présentent sous une forme plus séduisante, grâce aux pluies qui sont venues leur apporter la vie et la fraîcheur.

Je retourne à mon hôtel du mois précédent; la patronne m'a réservé une bonne chambre et m'adresse toutes les bénédictions possibles à l'occasion du nouvel an. C'est un de ces types de la vieille Angleterre, ou plutôt de l'Écosse,

dont la figure, pleine d'onction, exprime un sourire à chaque parole, et dont la tête se balance de droite à gauche à chaque phrase qui sort de ses lèvres. « *I am so glad to see you again!* (Je suis si heureuse de vous revoir!) » me dit-elle, comme si nous étions des amis de vingt ans. Elle sera bien malheureuse au bout de trois jours; car alors elle ne me reverra probablement plus jamais! Pourvu qu'elle garde un faible souvenir de moi, comme elle l'a conservé de mon excellent ami M. Edmond Cotteau, c'est tout ce que je lui demande; ce souvenir pourra peut-être profiter à un troisième voyageur qui se recommandera de nous. M. Cotteau, auteur d'un intéressant volume *En Océanie*, dans lequel j'avais pu puiser plusieurs renseignements sur l'Australie avant de me mettre en route, m'avait recommandé le Cathedral hotel, et grâce à lui je n'ai pas été écorché à Melbourne comme mes compagnons de l'*Océanien*.

Ma première visite est pour un vieil ami de Java habitant Melbourne depuis quelques années. Je n'étais pas au courant de son changement de résidence; un ami commun à Sydney m'en avait informé. C'est toujours un plaisir de se revoir sur la terre étrangère et de pouvoir échanger ses impressions et ses souvenirs; nous passons une bonne soirée ensemble, et nous nous demandons dans quel pays du monde nous nous réunirons la prochaine fois.

Je fais mes visites d'adieu et retourne à l'Exposition, au musée, aux parcs, mais je ne retrouve pas dans la capitale de Victoria les illusions que m'a laissées Sydney. Les flots jaunâtres et boueux de la Yarra forment un contraste assez prosaïque avec les eaux fraîches et transparentes de la baie que j'ai quittée avec tant de regret.

Il me reste un jour avant mon embarquement pour la Tasmanie; j'en profite pour prendre le train du matin et me rendre à Geelong, où j'ai passé en décembre dans mon excursion à Ballarat. J'ai sept heures à m'y arrêter; c'est plus qu'il ne faut pour voir la ville à son aise, et grommeler contre une cuisine détestable, manquant de beurre, de sel et de tout condiment. Geelong est une ville régulièrement bâtie, mais n'offrant aucun caractère spécial; même dispo-

sition en forme d'échiquier; même abondance d'édifices publics, tout neufs et empreints d'un certain goût. Ces villes modernes me font l'effet de sortir d'une fabrique, et quand vous les avez parcourues d'un bout à l'autre, vous êtes assuré de tomber dans le même parc, soigneusement tenu, garni de plates-bandes gracieusement remplies et de pelouses d'une régularité mathématique.

La baie est magnifique; j'ai le temps de prendre un de ces petits bateaux qui font le trajet continuel entre une rive et l'autre, et de voir en somme tout ce que le voyageur peut trouver à visiter à Geelong, même un incendie qui éclate au moment le mon départ.

En montant le lendemain à bord du steamer *Flinders*, en partance pour Launceston, je constate avec un sentiment de désespoir que ce bateau se remplit d'un nombre incroyable de passagers, que les cabines sont à trois couchettes, et que toutes seront occupées. Bien heureux encore les privilégiés qui ont pris leur billet à temps, et auront la faculté de s'étendre pendant l'horrible traversée qui nous attend. Il y en a une trentaine qui s'allongeront de leur mieux sur les banquettes du salon, ou seront inondés dans les coins mal protégés du pont. Il fait un temps abominable; le vent hurle et la pluie tombe à torrents. Un habitant de Melbourne qui a l'obligeance de me conduire jusqu'à bord me souhaite un bon voyage : c'est presque une ironie avec un temps pareil, mais je ne lui en veux pas. Il y a de ces phrases platoniques qui ont droit de cité et sont les mêmes dans toutes les langues et tous les pays.

Nous descendons la rivière Yarra, à la couleur café au lait, et passons entre deux longues files de bâtiments marchands, venant de partout et en destination des contrées les plus opposées du monde. Le mouvement qu'impliquent ce débarquement et cet embarquement de marchandises me remet en mémoire le plan en relief, figurant à l'Exposition, de cette partie de la brousse australienne où l'on se décida à bâtir Melbourne.

C'est bien là où nous passons; en 1838, quelques cabanes au milieu d'herbages et d'arbustes : aujourd'hui, la grande

ville commerçante que je viens de quitter. Sous différents rapports, je ne suis pas atteint d'anglomanie, mais quand il s'agit de juger les résultats obtenus par l'intelligence et le savoir-faire, par l'initiative et la persévérance, je m'incline devant l'exemple qu'a donné un grand peuple à toutes les nations qui veulent s'occuper de colonisation.

L'eau sale de la Yarra se clarifie imperceptiblement, et le roulis commence à se faire sentir. Nous sommes dans la baie de Hobson, où les vagues peu importantes reçoivent le contre-coup des lames de l'océan, lesquelles, soulevées par le vent qui souffle en tempête, semblent vouloir nous engloutir. En temps ordinaire, alors que le Grand Océan ne se trouve que sous l'impression de sa longue houle habituelle, l'entrée de Hobson's Bay présente déjà un mélange de roulis et de tangage peu goûté des voyageurs sujets au mal de mer. Aujourd'hui c'est comme si nous voyions se précipiter sur nous les rapides du Saint-Laurent au Canada, et nous n'avons qu'à nous accrocher au premier appui qui se présente ou à nous arc-bouter le mieux possible suivant la position que nous occupons, pour ne pas être impitoyablement renversés.

Ce passage délicieux s'appelle le *Ripp*, et l'expression *to pass the Ripp* est passée en proverbe pour désigner une difficulté à surmonter. Enveloppé dans un caoutchouc qui me couvre jusqu'aux pieds, et la tête protégée par un capuchon de la même étoffe, je brave impunément la pluie qui nous tombe du ciel et les embruns qui nous inondent de tous côtés. Le spectacle de l'élément déchaîné a même quelque chose de grandiose; nous sommes soulevés et replongeons comme une coquille de noix dans un tourbillon.

Deux paquets de mer viennent successivement s'abattre sur le pont, et les eaux, descendant par l'escalier, inondent les couloirs et le salon. La dégringolade devient générale; les trois quarts des passagers sont déjà malades et éprouvent beaucoup de peine à gagner leurs cabines. On a les pieds mouillés en pataugeant à travers le salon transformé en lac, et les garçons ne savent où donner de la tête pour

répondre aux appels sortant de tous les coins du bateau horriblement secoué.

Généralement parlant, je ne souffre pas du mal de mer, mais quand je me trouve sur un petit bateau faisant un plongeon incessant avec accompagnement des trépidations de l'hélice, sortant de l'eau à chaque coup de lame, je succombe comme les autres. Je ne vois plus beaucoup de spectateurs autour de moi, et sens à mon tour le malaise qui précède la maladie. Quelque imposante que soit cette mer en fureur, il faut que je me dérobe au plus vite à la société de quelques invulnérables, qui ne bougeront pas du pont, et désirent en avoir pour leur argent. Dans ma cabine, qu'il ne m'est pas facile d'atteindre, je crois apercevoir les effets d'un tremblement de terre. Tout est renversé : valises, boîtes, vêtements et chapeaux roulent d'un bout à l'autre à chaque coup de tangage, et au milieu de ce fouillis gisent deux malheureux, gémissant et poussant des plaintes à fendre l'âme! Je ne vois d'autre moyen que de suivre le mouvement du navire pour me glisser dans la couchette qui m'a été réservée; nous voilà trois malades mêlant nos plaintes au bruit des bagages qui roulent à droite et à gauche. Et dire que ces deux compagnons d'infortune voyagent également pour leur plaisir!

Cette traversée d'Australie en Tasmanie compte parmi les plus mauvaises que j'ai jamais faites. Heureusement elle ne dure pas longtemps, car la moyenne est de vingt heures. Nous en mettons un peu plus cette fois-ci, parce qu'avec une mer pareille il est impossible de marcher avec la vitesse ordinaire.

Un pauvre cheval logé dans l'entrepont est arrimé au moyen de courroies et de licous, pour empêcher autant que possible qu'il ne se blesse. La malheureuse bête doit souffrir horriblement; on l'entend piétiner et lancer des ruades contre la cloison de son étroite prison. Pendant toute la nuit la mer continue à nous secouer; impossible de dormir. Il faut encore qu'on se cale bien dans sa couchette pour qu'un mouvement subit de roulis ne vous projette sur le plancher; c'est une étude permanente des lois de l'équilibre.

Côte tasmanienne.

Lorsqu'il commence à faire jour, le garçon nous apporte une tasse de thé... et en même temps une bonne nouvelle. On distingue les côtes, ce qui équivaut à la fin de nos malheurs. Nous serons bientôt sortis de ce détroit de Bass (nom donné à cette partie de l'océan qui sépare la Tasmanie de l'Australie), et dans une heure ou deux nous entrerons dans la rivière qui se prolonge dans l'intérieur de l'île jusqu'à Launceston, notre destination. Je m'habille tant bien que mal, et l'air frais du matin me remet complètement. Déjà les lames deviennent moins fortes, et la mer, tout en moutonnant encore, nous présage la fin de nos souffrances. Voilà les côtes devant nous et l'embouchure de la rivière Tamar; la végétation riante remplace l'élément agité.

Toutes les victimes de la traversée montent successivement sur le pont et se racontent les péripéties de la nuit; beaucoup ont une couleur cadavérique et maudissent la mer pour le reste de leurs jours. Pour saluer la terre, on n'entend qu'un seul cri sur toute la ligne : *Whisky and soda!* et ce breuvage tonique va réconforter tout le monde tant au physique qu'au moral.

Nous naviguons maintenant dans une eau transparente et tranquille, et quand la cloche sonne l'heure du déjeuner, une bande d'affamés se jette à l'envi sur les plats nombreux dont un déjeuner anglais se compose.

Les bords de la rivière sont pittoresques et verdoyants; les gommiers alternent avec des arbustes qui rappellent un paysage européen. Des cerisiers pliant sous le poids de leurs fruits d'un beau rouge foncé, des saules, des pins et plusieurs espèces d'arbres importés sur le sol fertile de la Tasmanie constituent un ensemble différent de la flore des pays australiens. Et cependant, bien que cet aspect général se distingue aujourd'hui des côtes dont le détroit de Bass les sépare, l'île a dû être rattachée au territoire australien à une époque plus ou moins reculée. Les deux sols présentent le même caractère, la flore indigène est identiquement la même, et la formation géologique ne diffère pas.

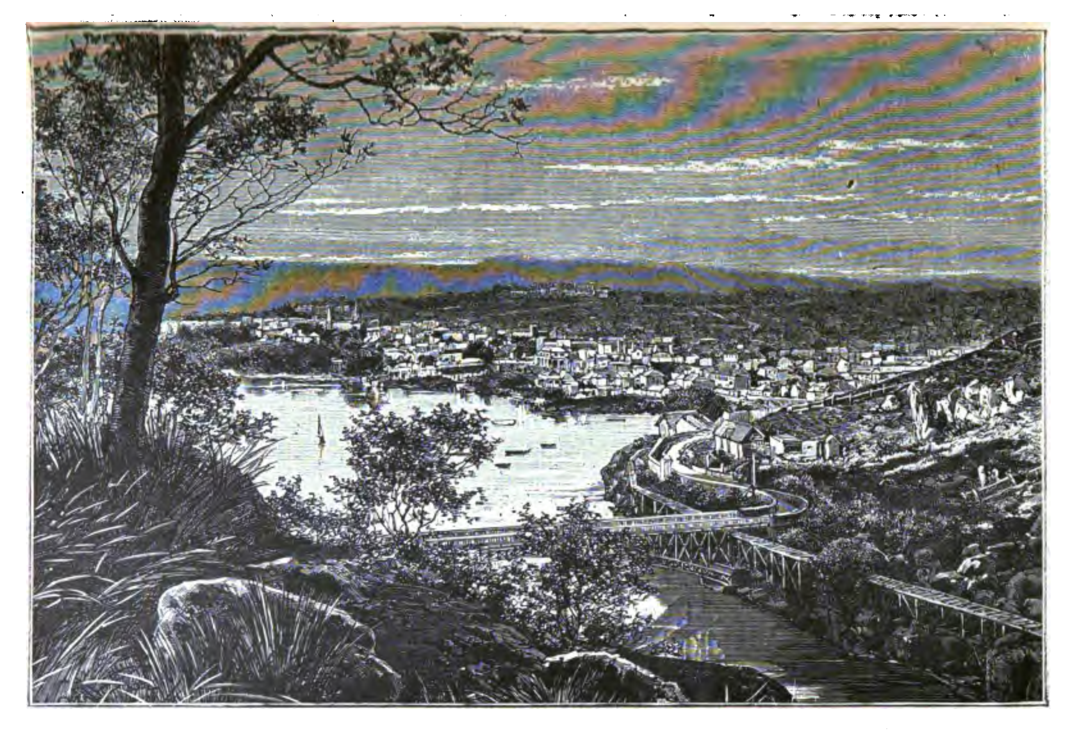
Les docteurs Muller et Hooker vont plus loin dans leurs assertions : ils établissent que la Nouvelle-Zélande a dû

également faire partie de cet immense continent, tous ces pays offrant, au point de vue de la flore et de la conformation, une analogie qui ne laisse place à aucun doute. Je ne puis me faire à l'idée que des milliers de milles me séparent de l'ancien monde; la nature que j'ai sous les yeux est la reproduction des campagnes d'Allemagne ou de Suisse. Nous serpentons pendant trois heures à travers la verdure et les fleurs et mettons pied à terre à Launceston.

Qu'on se figure une ville de province du Royaume-Uni, bien propre, régulièrement construite, entourée d'un parc, de vergers abondants et de haies d'aubépine, aux rues larges et bien entretenues — et l'on aura le portrait de la petite ville de Launceston, coquettement étalée au milieu d'une riante vallée. Les rivières du North et South Esk confluent à cet endroit, et forment le Tamar, que nous venons de remonter sur une longueur de quarante milles. Un pont de fer d'une seule arche relie deux rochers à pic; c'est là que les deux rivières mêlent leurs eaux limpides, et qu'une jolie cascade vient apporter son tribut.

La promenade à la cascade et la traversée du pont suspendu à une hauteur d'une trentaine de mètres au-dessus du courant forment l'excursion obligatoire du touriste; on peut la compléter par une heure de voiture dans la ville et la banlieue. Une fois votre curiosité satisfaite, et si, comme je le suppose, vous ne tenez pas à visiter les vingt églises ou à vous arrêter devant les édifices, bâtis dans le même style que tous ceux que vous avez vus en Australie, vous n'aurez qu'à faire comme moi : vous diriger du côté de l'embarcadère, et prendre le train pour Hobart, la capitale de l'île.

On m'avait dit beaucoup de mal de cette ligne de chemin de fer : j'y serai cahoté et bousculé d'une façon pitoyable; pour un peu, le mal de mer fera des ravages parmi les passagers! Eh bien, je n'ai rien ressenti de ces inconvénients, je me plais à constater que depuis les voyages de mes devanciers, la ligne a dû être améliorée et nivelée; je roule sur cette voie absolument comme sur toutes celles où ma destinée nomade m'a conduit.



Vue de Launceston.

Pendant que la locomotive me transporte à travers les plaines cultivées, jetons un coup d'œil rétrospectif sur le pays et l'origine de sa colonisation.

Ce fut en 1642 que le gouverneur des Indes néerlandaises, Anthony van Diemen, envoya pour explorer la grande terre australe le navigateur Abel Tasman, dont le nom figurera plus d'une fois dans ce livre. L'expédition, partie de Batavia au mois d'août, se composait de deux navires. En novembre on signala la terre à la pointe sud-est de la Tasmanie actuelle, et on la baptisa « Van Diemen's Land », en l'honneur du gouverneur de Java. Le temps du célèbre navigateur étant limité et son itinéraire devant le diriger vers l'ouest, il ne resta que cinq jours sur les côtes, et ne découvrit pas trace d'habitants. Loin de se douter qu'il avait débarqué sur une île, il était convaincu que cette terre devait faire partie du grand continent australien, appelé Nouvelle-Hollande à cette époque. Néanmoins le nom de Terre de Van Diemen resta attaché à ces côtes, même après que l'erreur de Tasman, partagée ultérieurement par d'autres navigateurs, eut été reconnue et que l'île était déjà érigée en colonie indépendante de la Grande-Bretagne. Ce fut seulement en 1856, un an après que la colonie avait reçu sa charte, que le conseil législatif proposa de substituer au nom de van Diemen celui de l'explorateur qui le premier y avait jeté l'ancre.

Depuis Tasman il devait s'écouler plus d'un siècle avant qu'on n'entendît parler de l'île. Le capitaine Marion du Fresne débarqua avec deux navires, le *Mascarin* et le *Castries*, dans la baie de Frédéric-Henri (ainsi appelée par Tasman en l'honneur du stathouder des Pays-Bas). Il essaya d'opérer une descente, mais l'hostilité des aborigènes s'opposait à une exploration sérieuse. Au surplus, Du Fresne, ne trouvant ni eau ni bois pour approvisionner ses navires, repartit au bout de quelques jours sous l'impression que ce pays ne pouvait offrir que peu de ressources. En 1773, le capitaine Furneaux, commandant l'*Adventure*, et accompagnant Cook dans son deuxième voyage autour du monde, découvrit une baie à laquelle il donna le nom

de son navire. Il longea une grande partie de la Tasmanie jusqu'au 42e degré et s'éloigna dans la direction de la Nouvelle-Zélande, convaincu qu'aucune mer ne séparait Van Diemen's Land de la Nouvelle-Hollande, et que tout au plus il pouvait y avoir une baie profonde et allongée sur cette partie de terre peu connue.

En 1777, Cook lui-même fit relâche dans la baie d'Adventure et vint en contact avec les indigènes, dont il donne une description favorable. En 1792, l'amiral d'Entrecasteaux, à la recherche des restes de La Pérouse, s'arrêta sur la côte tasmanienne, et remonta les rivières Huon et Derwent. Son nom resta attaché au canal par lequel il passa pour se rendre de l'une à l'autre embouchure. En 1798 seulement on découvrit que la péninsule présumée était une véritable île; ce fut le chirurgien de marine Bass qui, en suivant les côtes, constata l'erreur commise depuis un siècle et demi. En sa mémoire, le détroit séparant les deux terres porte encore de nos jours le nom de Bass Strait. Cet hommage rendu à un explorateur courageux n'est que mérité; Bass, parti de Port Jackson le 7 octobre 1798 dans la chaloupe *Norfolk*, montée par huit hommes et jaugeant vingt-cinq tonnes, arriva en vue de la côte nord de Tasmanie le 31 novembre. Il reconnut la baie de Dalrymple, où nous trouvons aujourd'hui Launceston, et resta vingt jours dans l'intérieur; ensuite il remonta la rivière Derwent et, après quelques autres recherches, retourna sain et sauf en Australie le 11 janvier 1799.

L'Angleterre prit officiellement possession de la Terre de Van Diemen en 1803; elle y débarqua quelques fonctionnaires et un certain nombre de condamnés, pour faire le même essai de colonisation qu'elle avait tenté dans la Nouvelle-Galles du Sud. Le premier emplacement choisi se trouvait à l'embouchure du Derwent; l'année d'après on s'installa à la rive opposée de la rivière, et — répétition de toutes les tentatives de colonisation — une ville modeste sortit des broussailles. Cette ville reçut le nom de Hobarttown, en l'honneur de lord Hobart, secrétaire d'État aux colonies; elle s'agrandit, se développa comme Sydney,

Melbourne, Adélaïde et tant d'autres, et devint la capitale florissante de l'île, où mon train s'arrêtera dans quelques heures. La colonisation de la Tasmanie a présenté beaucoup de difficultés, d'abord à cause des indigènes, se refusant à accepter le joug de leurs envahisseurs, ensuite par l'accroissement insuffisant des colons. Les naturels ne cessaient d'attaquer les blancs et détruisaient leurs domaines; ceux-ci traitaient les noirs avec une sévérité et une injustice honteuses; les représailles continuelles empêchaient le progrès, engendraient la méfiance et la crainte.

Jusqu'en 1853, la Grande-Bretagne envoya des déportés en Tasmanie, mais, depuis l'origine de cette mesure, le nombre des criminels expédiés dans cette colonie n'a jamais atteint qu'un chiffre relativement restreint. Le système de colonisation à l'aide de l'élément pénal n'a pas présidé aux destinées de la Tasmanie, comme il a été le point de départ de la situation florissante de la Nouvelle-Galles du Sud. Ces déportés ont fait leur temps et terminé leur existence dans des prisons bien gardées, et depuis un quart de siècle il n'en reste plus un seul dans le pays.

L'année 1851, époque de la découverte de l'or en Victoria, porta un coup sensible à la prospérité de la colonie. Une émigration en masse se produisit dans les villes et les campagnes; chacun voulut s'enrichir dans les terres fortunées au détriment de la patrie d'adoption, Mais on revint au bout d'un certain temps, et, sous l'administration intelligente d'un gouverneur capable, la Tasmanie vit s'accroître son commerce, son agriculture et la richesse publique. De 1855 à 1861 on établit une communication télégraphique entre les districts de certaine importance, on fonda une compagnie de gaz, et le premier chemin de fer circula dans l'île. Peu après on posa le câble sous-marin reliant Launceston à Melbourne et mettant l'île en relation directe avec l'Europe. Dans le dernier quart de siècle, le progrès n'a fait que suivre une marche ascendante, et celui qui aujourd'hui se trouverait transporté, les yeux bandés, dans la ville de Hobart, se croirait la dupe d'un mauvais plaisant en apprenant qu'il se promène dans une rue des antipodes.

D'aborigènes, il n'en reste pas un seul. Persécutés, maltraités et souvent massacrés indignement, leur nombre allait en décroissant d'année en année. En 1850, on n'en comptait plus que 40 sur les 200 qui avaient été transportés par ordre du gouvernement à l'île Flinders, dans le détroit de Bass. A ce moment-là un sentiment d'humanité tardive autorisa leur transport dans une espèce d'enclos aux environs de Hobart. Ces derniers représentants d'une race destinée à disparaître à bref délai étaient traités avec générosité et douceur; on leur donnait des vêtements, des vivres, du tabac : c'était l'hôtel des Invalides, où le sexe faible était admis au même titre que le sexe fort. La dernière femme mourut il y a douze ans ; le dernier survivant mâle l'avait précédée en 1869. On lui avait donné le sobriquet de King Billy, dont il était extrêmement fier.

Mort à l'hôpital de Hobart, le bruit courut, le jour de l'enterrement de ce vétéran, qu'un médecin attaché à l'établissement s'était approprié le crâne du défunt. Il s'ensuivit une enquête, qui établit que réellement King Billy se trouvait sans tête dans le cercueil, mais le coupable n'a jamais été découvert, bien que tous les habitants de la ville prononcent son nom en souriant!

La Tasmanie, dont la superficie est évaluée approximativement à celle de l'Irlande, est un pays montagneux; une grande chaîne la traverse du nord-ouest au sud, et les vallées fertiles situées à gauche de ces montagnes, dont la hauteur varie de 300 à 2000 mètres, ont vu s'établir les premiers colons. Ces terres se prêtent à tous les essais d'agriculture, et produisent de l'orge, du blé, du houblon et des fruits en abondance. Les côtes est et sud-ouest sont couvertes par des montagnes escarpées, d'origine quartzeuse et granitique; c'est là qu'on trouve les principaux gisements miniers. Les lacs, distribués dans le centre de l'île, sont relativement grands, et de nombreuses rivières, parmi lesquelles le Derwent et le Tamar occupent le premier rang, facilitent les transports et contribuent à la régularité des communications. La plus grande partie en est navigable, sinon pour les navires de gros tonnage, au moins pour les canots ordi-

naires. Rien que dans le détroit de Bass, seize rivières, pour la plupart navigables, déversent leurs eaux, et dans la partie sud nous trouvons encore le Davey et le Huon, où les chalands d'un tirant d'eau moyen peuvent circuler avec une grande facilité. Tous ces cours d'eau sont abondamment



Dernière femme tasmanienne.

remplis de poissons. Le saumon et la truite y ont été acclimatés avec beaucoup de succès.

A l'exception de la côte ouest, la carte montre des îles partout; il y en a cinquante-cinq dispersées dans le détroit de Bass et à peu de distance à l'est et au sud de la terre principale, dont elles dépendent au point de vue administratif. Les habitants de plusieurs d'entre elles sont des métis; leurs pères étaient des baleiniers ou des pêcheurs de phoques, débarqués dans ces parages déserts du Grand Océan. Dans quelques-unes de ces îles on a découvert la

présence de gisements d'étain, mais la spéculation ne s'en est pas encore emparée.

L'île de Marie (Maria Island) a été louée à un Italien par le parlement tasmanien, pour la culture de la vigne. Les premiers efforts ayant été couronnés d'un succès dépassant les prévisions du spéculateur, une compagnie s'est formée à Melbourne au capital de six millions de francs, et cette société se trouve en pleine prospérité. On ne s'est pas seulement borné à la viticulture; l'élevage des moutons et des bestiaux, l'exportation des bois, de la pierre calcaire et du marbre occupent un nombre déjà considérable de colons, et ont donné à cet îlot perdu dans les mers une activité qu'on était loin de prévoir au début.

L'industrie minière n'a pas produit en Tasmanie les résultats inespérés qu'on a obtenus sur le continent australien. Cependant on y trouve de l'argent, de l'or, de l'étain; l'exportation des deux derniers métaux pendant l'année 1887 (statistique publiée pendant mon séjour dans la colonie) s'élevait à un chiffre rond de 13 millions de francs. De même qu'en Australie, l'exportation de la laine forme en Tasmanie une branche importante du commerce; dans cette même année 1887 on en a expédié en Angleterre pour une valeur de 10 millions. Le charbon est de bonne qualité et le rendement annuel a été estimé ces derniers temps à environ 20 000 tonnes.

Somme toute, le pays est en prospérité, son état financier accuse des bénéfices, et la population s'est accrue dans des proportions satisfaisantes. Le recensement de 1887 indique 142 478 habitants.

En m'éloignant de Launceston, mes premières impressions ne font que se confirmer; je ne puis me faire à l'idée que je voyage dans une colonie de l'hémisphère austral. C'est tout à fait l'aspect d'un pays du centre de l'Europe que ce paysage que j'aperçois des deux côtés de mon wagon. Ces collines boisées ou cultivées, ces champs de seigle et de houblon, ces chevaux dans les pâturages, ces moissonneurs mettant le blé en gerbes, rappellent à s'y tromper la nature de quelque contrée voisine du Rhin.

Seul l'eucalyptus, dont je respire le parfum embaumé par le vasistas ouvert, me ramène à la réalité, et quand j'aperçois plus loin d'innombrables moutons mis en déroute par le sifflet de la locomotive, je commence à comprendre que je me trouve loin, bien loin, des régions qui tout à l'heure se présentaient à ma mémoire. La présence du lapin achève l'évanouissement de mon rêve; bien que moins répandu sur le sol tasmanien que dans les plaines de la Nouvelle-Zélande, il doit pulluler en certains endroits, à en juger par les bandes qui s'enfuient sur notre passage.

Nous passons par quelques villages de bonne apparence; des maisons coquettes, entourées de jardins florissants, respirent le bien-être de la vie pastorale. Les gens qui les habitent doivent être contents et heureux, comme le rentier de nos campagnes qui préfère la villégiature sous un climat délicieux au bruit des grandes villes. Dans ce mois de janvier, nous sommes en plein été, et, cette saison de l'année n'atteignant jamais la chaleur d'Australie, beaucoup de visiteurs temporaires de Victoria et de la Nouvelle-Galles du Sud viennent jouir des fraîches brises marines des villes tasmaniennes, ou bien de l'air pur et tempéré des plateaux du centre. Comme climat, le pays jouit d'une réputation égale à celle des bords de la Méditerranée; on y envoie des malades et des convalescents se retremper dans une fraîcheur fortifiante. Aussi les habitants de Melbourne ou de Sydney, fuyant le brûlant été australien, quittent rarement l'île sans en rapporter les meilleurs souvenirs, et sans se proposer d'y retourner une année prochaine, en dépit des surprises d'une traversée comme le détroit de Bass en ménage trop souvent.

Aux mois de juin et de juillet, correspondant à nos mois de décembre et de janvier, la température baisse sensiblement et la neige, le froid n'attirent guère les touristes. Il est rare cependant que le thermomètre y atteigne le point de congélation.

Voici Antill Ponds; nous sommes à mi-route et le paysage change d'aspect. Les plaines, les « cottages » et les fleurs font place à une nature moins cultivée, le relief

du terrain devient plus accentué et nous décrivons des zigzags infinis, en côtoyant les collines et les montagnes. A une station suivante la végétation reparaît et un petit lac que nous contournons en partie se montre couvert d'une couche de lotus et d'autres plantes que l'on dirait importées des tropiques. C'est le lac de Tibériade, et ce nom biblique sera suivi de bien d'autres du même genre. Nous dépassons Jéricho, mais la ville de la Terre Sainte ne possédait pas les mines de charbon qu'on exploite dans le Jéricho tasmanien; Jérusalem, où le train s'arrête une minute, est un village de modeste apparence; mais au point de vue de la propreté je le préfère à la grande ville de Palestine.

Les routes, longeant en certains endroits la ligne du chemin de fer, sont bonnes et carrossables; elles ont été construites par les déportés dont la colonie disposait autrefois. Dans l'est, ces chemins rendent de grands services pour le transport des produits, car en dehors de la voie ferrée qui traverse l'île et relie Launceston à Hobart, il n'y a qu'une ligne de peu d'importance en exploitation; c'est celle qui dessert la banlieue de la première de ces deux villes.

Le jour commence à tomber lorsque nous approchons d'une nappe d'eau unie et diaphane : c'est la rivière Derwent, à l'estuaire de laquelle la capitale est bâtie. Les cheminées des usines annoncent la proximité de la ville, et les petits faubourgs se succèdent. Les villas entourées de fleurs, parsemées au milieu d'une belle campagne, portent ce cachet spécial d'aisance et de confort que les Anglais savent appliquer si bien à leurs résidences. Une montagne dont la cime est légèrement couverte de neige se dresse à l'horizon : c'est le mont Wellington, comptant parmi les plus élevés de l'île, et abritant la métropole.

L'Orient hotel, où je descends, est fort bien tenu par une dame âgée, ressemblant à la reine Victoria, et sa table peut compter parmi les meilleures des colonies. Le dessert étalé sur la nappe ne laisse pas de me mettre en appétit. Des fraises, des cerises et des pêches au commen-

cement de janvier me mettent l'eau à la bouche. Je suis curieux de goûter le *trumpeter*, le fameux poisson de la Tasmanie. Qu'on ne me demande pas la traduction du nom, car le lecteur n'en serait pas plus avancé. *Trumpeter* signifie trompette, et cette information ne peut suffire pour donner une idée du goût de mon poisson! Ce que je puis affirmer, c'est que jamais je n'ai mangé un poisson aussi délicieux, à la chair ferme comme le turbot et se rapprochant légèrement du saumon par sa saveur huileuse. Puissent se réaliser mes vœux que dans un avenir prochain les appareils frigorifiques soient assez perfectionnés pour que l'on nous serve dans les restaurants de marque le *trumpeter*, qui ne se trouve que sur les côtes de Tasmanie et quelquefois sur les rives de l'île du Sud en Nouvelle-Zélande. Si l'on fait annoncer son apparition à son de « trompette », les gourmets les plus raffinés ne manqueront pas à l'appel.

Hobart compte, à juste titre, parmi les ports les plus pittoresques de l'hémisphère austral. On l'a appelée Hobarttown jusqu'en 1881, époque à laquelle un acte du Parlement supprima le mot final, qui signifie tout simplement « ville ». Les rues sont larges; la capitale, bâtie en carré sur une succession de collines, descend en guise d'amphithéâtre vers une baie de toute beauté. Le port est vaste et bien abrité; il est accessible aux navires de tonnage moyen, qui déchargent leurs cargaisons à quai, tandis que les grands steamers restent mouillés dans l'avant-port. Outre une communication régulière avec les ports d'Australie et de Nouvelle-Zélande par les bateaux de la *Union Steam Ship Company of New Zealand*, Hobart a vu ses rapports avec la mère patrie augmenter considérablement par la création récente de deux lignes de vapeurs, dont le siège est à Londres. Ces deux compagnies, au lieu de se faire concurrence, travaillent de commun accord; elles expédient chacune un steamer par mois dans les colonies, et, comme les départs sont alternés, il en résulte que tous les quinze jours il y a un bateau. Les tarifs sont les mêmes, et l'on est arrivé à s'entendre si bien

que réciproquement les billets de passage sont valables pour n'importe laquelle des deux lignes. Le voyage comprend un tour du monde; en quittant l'Angleterre, on ne fait escale qu'aux Canaries et se rend directement au cap de Bonne-Espérance. De là on continue pour Hobart et Wellington en Nouvelle-Zélande.

Le voyage de retour se fait par le cap Horn, et les deux seules escales sont Rio de Janeiro et Ténériffe; la circumnavigation prend 110 jours environ, y compris les jours de relâche dans les différents ports; mais la moyenne de la traversée est de 45 jours jusqu'à Wellington et de 40 de Wellington à Plymouth. Le voyage le plus rapide fut accompli par l'*Arawa*, lequel, si l'on ne compte que son temps de navigation, fit le tour du globe en 73 jours et 4 heures, soit un parcours de 25 300 milles marins. Le mille marin équivalant à 1 852 mètres, nous arrivons à une traversée de 47 000 kilomètres, dont beaucoup de lecteurs saisiront plus facilement l'étendue qu'en leur signalant la distance suivant la mesure adoptée pour la navigation.

Ce sont des bateaux splendidement aménagés et pouvant soutenir la comparaison avec les meilleures lignes de vapeurs du monde entier. J'en reparlerai nécessairement dans le cours de mon itinéraire, quand je m'embarquerai pour le Brésil à bord d'un de ces steamers. Pour le moment, je me borne à signaler les services que rend cette communication bimensuelle entre le Royaume-Uni et ses possessions australasiennes, ainsi que la part qu'elle doit nécessairement prendre dans l'augmentation des rapports commerciaux. Indépendamment du trafic et du nombre probable de passagers, que les deux entreprises ont enlevés aux compagnies faisant la ligne d'Australie, elles ont créé une émigration temporaire de touristes, avides de visiter ces belles terres de Nouvelle-Zélande et de Tasmanie, et de faire le tour du monde suivant un nouveau programme et en moins de temps que d'habitude. Le voyage peut être interrompu à chaque point de relâche, et continué par un bateau suivant, tandis que le prix du parcours entier revient de 2 625 à 2 875 francs en première classe, suivant

la cabine qu'on occupe. Ce n'est vraiment pas cher pour une excursion d'environ trois mois; le passage comprend la nourriture, mais les vins et les bières se payent à part. En dehors de ces globe-trotteurs, n'ayant quitté leurs foyers que poussés par le désir de s'instruire, ou attirés par le charme de l'inconnu, il existe une autre catégorie de voyageurs, auxquels les deux compagnies rendent un service que je pourrais qualifier d'humain! Ce sont les malades, ayant besoin de l'air de la mer pour se remettre; les convalescents envoyés ordinairement par leurs médecins au bord de l'océan, pour respirer l'atmosphère saline qui devra leur rendre les forces perdues. Le voyage, se continuant sans interruption pour ces passagers, du moment qu'ils ne sont pas tenus à quitter le bateau dans les ports d'escale, ne présente ni déplacement ni fatigue et répond entièrement au but, tout en leur dévoilant des horizons nouveaux, et tout en constituant une dépense moins coûteuse que le séjour dans beaucoup de stations balnéaires ou hivernales. La médaille n'a qu'un revers : c'est le mal de mer, auquel on s'expose dans les océans que le bateau traverse, et dont certaines parties sont réputées les plus mauvaises de notre planète.

Le lendemain de mon arrivée, je me mets dès le matin en route pour connaître la ville; c'est autant de collines dont je fais l'ascension, débouchant d'une rue pour en explorer une autre. Ma promenade me conduit dans la banlieue, et comme je suis bon marcheur, je n'hésite pas à la continuer jusqu'à une distance assez éloignée. La montée régulière du chemin que j'ai suivi me transporte insensiblement à une certaine hauteur; le panorama que j'ai devant moi répond entièrement à la description que m'en ont donnée les récits enthousiastes des voyageurs qui ont eu la bonne fortune de visiter ce petit paradis terrestre.

La clémence de la température correspond à une belle journée du mois de mai dans le golfe de Naples; la vaste baie de Hobart se prolonge jusqu'à un horizon qui se perd dans l'immensité des mers, et la ville s'aligne coquettement

sous mes pieds, au milieu d'un massif de verdure offrant toutes les nuances imaginables. A l'arrière-plan, une ceinture bleuâtre semble envelopper les crêtes des montagnes ; elle rappelle le ton de l'atmosphère dans les Montagnes Bleues.

Encore un jardin botanique, et j'en verrai bien d'autres dans les mois qui suivront. Ne pas mentionner ces parcs ravissants, ce serait oublier de rendre hommage à ce qui réjouit les yeux; en faire la description dans chaque ville où je m'arrêterai, c'est m'exposer à des répétitions. Fâcheux dilemme pour un amateur d'horticulture; je ne puis m'empêcher cependant de parler de ce jardin, gracieusement installé sur un terrain accidenté, et contenant les plantes et les arbres les plus rares, transportés des régions les plus froides comme des plus chaudes, et s'acclimatant facilement dans ce climat tempéré. J'y reste une couple d'heures et n'y vois âme vivante; trois belles perruches seules, perchées sur un arbre voisin de mon banc, semblent s'étonner de ma présence en ce lieu solitaire, et ne se dérangent pas plus que je n'ai l'intention de les inquiéter. Le jardin se trouve à quelque distance de la ville, ce qui explique l'absence de visiteurs. Aimant la solitude, quand je me livre à la contemplation des charmes de la nature, je ne m'en plains d'aucune façon; j'adore ces retraites balsamiques, qui me semblent avoir été créées pour cacher de grands chagrins, ou pour savourer d'intimes bonheurs.

Dans l'intérieur de la ville, un petit parc, de la grandeur de nos squares, attire le regard; c'est une bonbonnière, une merveille d'élégance et de goût : un bouquet de fleurs vu à travers le microscope. Au milieu se trouve une statue de John Franklin, ancien gouverneur de l'île avant son départ pour les régions boréales. La statue est en bronze; le socle en granit repose sur des rochers à demi cachés sous les géraniums, les aloès et mille fleurs aux couleurs variées. Une autre œuvre d'art est venue contribuer à la décoration de cette promenade favorite, pendant mon séjour à Hobart; c'est une statue élevée à la mémoire d'un docteur de la ville, M. Crowther, dont les hautes capa-

cités et les nombreux actes de bienfaisance ont motivé cet hommage de la part de ses concitoyens.

Le musée est moins complet que celui de Sydney, mais renferme néanmoins des collections fort intéressantes, principalement dans le domaine de l'histoire naturelle. Une salle spéciale renferme tout ce qu'on a pu réunir en souvenir de la race éteinte des indigènes ; le crâne de King Billy était forcément destiné à y figurer sans l'accident mystérieux dont j'ai parlé. Parmi les animaux qui m'intéressent, il y a le loup-tigre (*Thylacinus cynocephalus*), sur lequel le directeur veut bien me donner quelques détails. Bien que cet étrange animal ressemble plutôt au loup qu'au tigre, ce dernier nom lui fut donné par les premiers Européens débarqués dans l'île, à cause de sa peau, rayée comme celle du fauve de l'Inde. Sa taille correspond mieux à celle du loup, dont il a du reste les instincts carnassiers. Quoique la race tende à s'éteindre, les forêts peu explorées de l'intérieur en contiennent encore quelques spécimens ; les fermiers s'aperçoivent de sa présence par le nombre de leurs moutons dévorés et lui font une guerre à outrance. Il n'attaque pas l'homme, mais ne dédaigne ni les poules ni les animaux domestiques dont il peut faire sa proie. Dans plusieurs publications scientifiques on s'est servi du terme d'hyène pour désigner le loup-tigre. Cette dénomination ne manque pas de raison d'être ; tel que je le vois empaillé dans la vitrine, je l'aurais pris pour une espèce d'hyène sans les explications de M. Morton, le directeur. Un autre animal indigène est le « diable tasmanien », petit carnassier noir de la taille du chat et la terreur des basses-cours. Il est marsupial comme le loup-tigre.

Un grand bocal renferme toute une famille de petits serpents : il y en a 29, faisant partie d'une progéniture de 109 petits sortis du corps de la mère au moment où on la tuait. Ce phénomène se produit, à ce qu'il paraît, sous toutes les latitudes. Un jour, me promenant sur les hauteurs de la Solle, dans la forêt de Fontainebleau, je vis une vipère traverser la chaussée ; d'un coup de bâton j'écrase la tête du reptile, et, au moment même, j'aperçois une toute petite

vipère sortir des flancs de la mère et se sauver dans la direction des broussailles. Je n'ai pas eu de peine à la recueillir, et l'ai toujours conservée comme curiosité.

Les excursions dans les environs de Hobart, tant en omnibus qu'en chemin de fer, offrent le même aspect que celui des campagnes que j'ai parcourues dans le train en venant de Launceston. L'architecture de beaucoup de maisons et de villes s'est inspirée de l'exemple de l'Angleterre et de l'Écosse; les églises portent le même cachet et sont tout aussi nombreuses en Tasmanie que dans les autres colonies voisines. L'instruction, qui est obligatoire, ne le cède en rien à celle dont j'ai fait l'éloge dans un chapitre précédent.

New Norfolk, appelée autrefois Elisabethtown, se trouve à 21 milles de distance de Hobart. On s'y applique à la pisciculture, et le saumon se reproduit à merveille. La petite ville est située sur la rive droite du Derwent; pour y arriver, on franchit un pont suspendu ayant 200 mètres de longueur et reposant sur 15 arches. Ce chef-d'œuvre colonial fut construit en 1880 et a coûté 125 000 francs. New Norfolk possède une maison d'aliénés, que je désire visiter; à cet effet je m'étais muni d'une lettre pour le directeur. C'est un vaste établissement, contenant 122 salles et chambres, et donnant asile à 300 malheureux. Ce qu'on me raconte ici est la répétition de ce que l'étranger apprend dans chaque institution de ce genre qu'il visite dans les cinq parties du monde : on manque de place! Serait-ce le progrès du siècle?

Quelques kangourous apprivoisés occupent les loisirs des internés, et deux *émus* (casoars australiens) se promènent gravement dans le réfectoire.

Avant de reprendre le train pour Hobart, je désire goûter la bière brassée dans l'île. Elle est d'une excellente qualité et sa fabrication a pris beaucoup d'extension dans les dernières années. Le houblon se cultivant sur une grande échelle, le prix de revient diffère sensiblement avec les bières importées d'Europe. On est pratique dans ces colonies; en Nouvelle-Zélande plusieurs brasseries travaillent également

avec succès, et la bière que je boirai à Dunedin me rappellera celle de Strasbourg.

On ne quitte pas la capitale sans se rendre sur la rive opposée de la baie; un petit vapeur vous y conduit en une heure et vous procure le plaisir d'admirer la situation pittoresque de Hobart, avec sa succession continue de montagnes, dont le périmètre s'accuse par un cordon de sombre verdure. Le bateau me descend dans une crique et m'accorde trois heures de promenade avant de retourner au port. Un jeune homme qui connaît à fond le pays, pour y avoir chassé souvent, veut bien me piloter dans les chemins qui se croisent et me mettraient dans l'embarras pour savoir de quel côté je dois me diriger.

Cette nature représente à s'y méprendre une campagne d'Écosse ; l'architecture des habitations isolées et des petites églises à façade grise, enguirlandées de lierre, complète l'illusion. Nulle part on n'aperçoit une maison vieille ou caduque, une propriété mal soignée, un jardinet insuffisamment entretenu ; le cottage le plus modeste est symétriquement encadré de haies d'épines ou de genêts en fleur. Tout respire l'aisance et le bien-être du petit propriétaire de province, soucieux d'entourer sa retraite d'une décoration harmonieuse et coquette. Mon cicérone ne me laisse pas de répit et va d'un pas de six kilomètres à l'heure, me faisant passer par des bourgades dont les noms ne me reviennent pas à la mémoire, me conduisant tantôt sur une belle plage de sable blanc, tantôt dans des allées où les fougères poussent entre les gommiers. Pour le lendemain, il me propose l'ascension du mont Wellington, si le cœur m'en dit; mais il faut que je décline son aimable invitation. Le steamer qui me transportera en Nouvelle-Zélande est signalé dans le port, et repartira dans les vingt-quatre heures.

CHAPITRE VII

En route pour la Nouvelle-Zélande. — Invercargill. — Le lac Wakatipu. — Queenstown. — Terrains aurifères. — La tonte des brebis. — Invasion des lapins. — Les lacs Wanaka et Hawea. — Dunedin. — Timaru. — Les cochers des diligences. — Les lacs Tekapo et Pukaki. — L'alcool dans les colonies. — Mont Cook et la chaîne alpestre. — Hôtel de l'Ermitage.

C'est par un bel après-midi du mois de janvier que je m'embarque à Hobart. La guirlande de montagnes qui encadre la baie pittoresque, les rochers de basalte qui en défendent l'entrée et ressemblent aux tuyaux d'un orgue gigantesque, captivent mon attention tout entière et me font regretter mon départ de cette belle colonie.

Le bateau qui va me descendre à sa première escale en Nouvelle-Zélande appartient à la *Union Steam Ship Company of New Zealand*. Il est bondé de passagers, à tel point que le canapé de chaque cabine à deux couchettes sert de troisième lit. Tous ces passagers sont des touristes, pour la plupart habitants de la province de Victoria en Australie (Victorians), parlant à haute voix et élevant cette voix le plus souvent à un diapason des plus désagréables, criant si le ton nasillard de leurs compagnons les empêche de se faire entendre, et s'arrosant intérieurement de *cocktails* et du traditionnel whisky. J'ai la chance de trouver dans ce milieu tapageur deux Anglais, voyageurs de distinction, qui font le tour du monde, et, comme moi, s'arrêteront quelque temps en Nouvelle-Zélande.

La traversée d'Australie ou de Tasmanie en Nouvelle-Zélande est généralement mauvaise. Cette immense mer du Pacifique, qui dans ces parages n'a de pacifique que le nom, soulevée presque toute l'année par une houle qu'on ne rencontre dans aucun autre océan, et par des lames dont la longueur atteint des proportions formidables, semble vouloir jeter un défi au voyageur expérimenté qui nargue le mal de mer. Au sud, plus rien que l'inconnu : l'immensité d'un océan où surgit à peine quelque rocher isolé, et qui va se perdre dans les régions antarctiques, côtes problématiques de notre globe terrestre, défendues par d'inaccessibles barrières de glace flottante et un amoncellement de glaciers soudés contre le pôle mystérieux. Dans cette traversée où du côté de tribord notre regard se perd dans l'immensité inconnue et dans l'horizon embrumé, on a bien la conviction qu'on se trouve sur les confins de notre monde.

Que trouve-t-on en effet au delà de l'extrémité sud des îles qui forment la Nouvelle-Zélande, c'est-à-dire au-dessous du 43e degré de latitude? Rien que quelques îlots isolés, Auckland, Campbell, les îles Bounty et celles des Antipodes, inhabités par l'espèce humaine, mais servant de refuge à des milliers d'oiseaux de mer : albatros, pingouins et autres. Il se rattache des souvenirs émouvants à quelques-unes de ces îles. Plus d'un bateau est venu se perdre sur ces côtes inhospitalières, et il y a des exemples que les naufragés ont dû y séjourner plus d'un an avant d'avoir pu être sauvés par un baleinier ou un navire que le hasard amenait dans ces parages. D'autres y ont trouvé leur tombe. Dans plusieurs îles on a découvert des annotations provenant de naufragés morts à la suite de longues souffrances, et des monceaux de pierres indiquant le lieu de leur sépulture. Les récits des survivants, dont la nourriture ne se composait forcément que des oiseaux qui se laissaient prendre, et des crustacés ramassés sur la plage, ont déterminé le gouvernement anglais à faire construire sur ces îlots des refuges en bois, contenant des provisions en conserves, du charbon, des allumettes, des couvertures et des vêtements pour les infortunés jetés sur ces côtes.

Nous roulons et tanguons à l'envi pendant les quatre jours et demi que dure notre traversée ; le mal de mer fait bien quelques vides dans les rangs, mais n'arrive pas à éteindre le bruit assourdissant de mes compagnons de voyage. Heureusement que le dernier jour est un dimanche; ces messieurs ont mis une sourdine à leur gaieté et la mer me fait l'effet de s'associer aux idées de recueillement que professent les sujets de S. M. la reine Victoria.

Voilà les côtes de la Nouvelle-Zélande qui se présentent à nos regards. Leur aspect me rappelle sous beaucoup de rapports celui des côtes du nord de la Norvège. C'est une série non interrompue de montagnes et de rochers, tantôt d'une nudité et d'une stérilité sauvages, tantôt revêtus d'une végétation touffue. Le soleil couchant les couvre d'une teinte veloutée et jette un reflet superbe sur quelques cimes de montagnes, couvertes d'une neige éternelle. Ces côtes sont à peu près inhabitées; les pauvres déshérités qui habitent le premier phare que nous distinguons, pour peu qu'ils soient plus ou moins philosophes, peuvent se livrer à des réflexions multiples sur les vicissitudes de l'existence humaine, dans ce vestibule de l'infini où la destinée les a logés.

Notre bateau se trouve bientôt amarré au quai de la petite ville de Campbelltown, mieux connue sous le nom de *the Bluff*. Cette localité, composée d'un nombre restreint de maisonnettes éparpillées dans la plaine et contre le versant d'une colline, me rappelle encore la Norvège, avec cette différence qu'au lieu d'être en bois, ces maisons sont construites en briques et en moellons. Il n'y a absolument rien à visiter au Bluff, et le touriste qui y débarque continue tout de suite sa route jusqu'à Invercargill. Le chemin de fer y conduit en trois quarts d'heure.

Invercargill, la capitale du district provincial de Southland (qui fait partie de la grande province d'Otago), se développe de plus en plus depuis quelques années; la contrée est extrêmement fertile, et l'agriculture y a attiré bon nombre d'immigrants.

Pas plus qu'au Bluff cependant, le voyageur ne s'y arrête,

et après une nuit passée dans le confortable Crescent hotel, je prends le train pour me rendre à Kingston, où je trouverai le bateau faisant le service du lac Wakatipu, but de ma première excursion en Nouvelle-Zélande. J'atteins Kingston en trois heures, après avoir traversé un pays fertile et accidenté. Le bateau *Mountaineer* attend les voyageurs; c'est un steamer coquet et confortable, où la truite traditionnelle figure à chaque repas.

Le lac Wakatipu doit sa haute réputation aux sites grandioses qu'il offre au touriste; on le compare souvent au lac de Lucerne. Cette comparaison est purement fantaisiste, attendu que l'entourage des deux lacs diffère d'un bout à l'autre, et que même la forme des rives n'a aucune ressemblance; il ne reste comme point d'assimilation que la limpidité des eaux et la guirlande de monts escarpés qu'on aperçoit à une certaine distance. Ce que je puis affirmer, en m'abstenant de toute comparaison, c'est que le lac Wakatipu est un des plus beaux lacs du monde entier; de même, la plupart des lacs que j'ai visités dans le cours de mon voyage en Nouvelle-Zélande laissent au touriste les impressions les plus enchanteresses.

Au départ de notre vapeur, on se trouve d'abord enfermé entre deux murailles de rochers à pic, et bientôt une série de montagnes pyramidales s'élèvent dans les airs et se reflètent dans les eaux azurées du lac. Une autre rangée de pics arides, désolés, mais d'une grandeur incomparable, fait suite à la première; c'est la solitude austère, le silence de la création planant sur cet entassement de parois aux formes grandioses. Au point où le lac décrit une courbe, et où la jolie ville de Queenstown se dessine coquettement dans le lointain, une nouvelle chaîne de montagnes fait son apparition comme un bataillon de géants à la blanche coiffure. Ce sont les *Remarquables*, succession de pics d'origine volcanique, au ton bleu foncé et noirâtre, revêtus dans leurs replis d'une couche de neige, arides et inaccessibles, dressant leurs crêtes mystérieuses sous un ciel sans nuages et se reflétant majestueusement dans l'eau limpide. L'aspect des *Remarquables* au coucher du soleil est unique

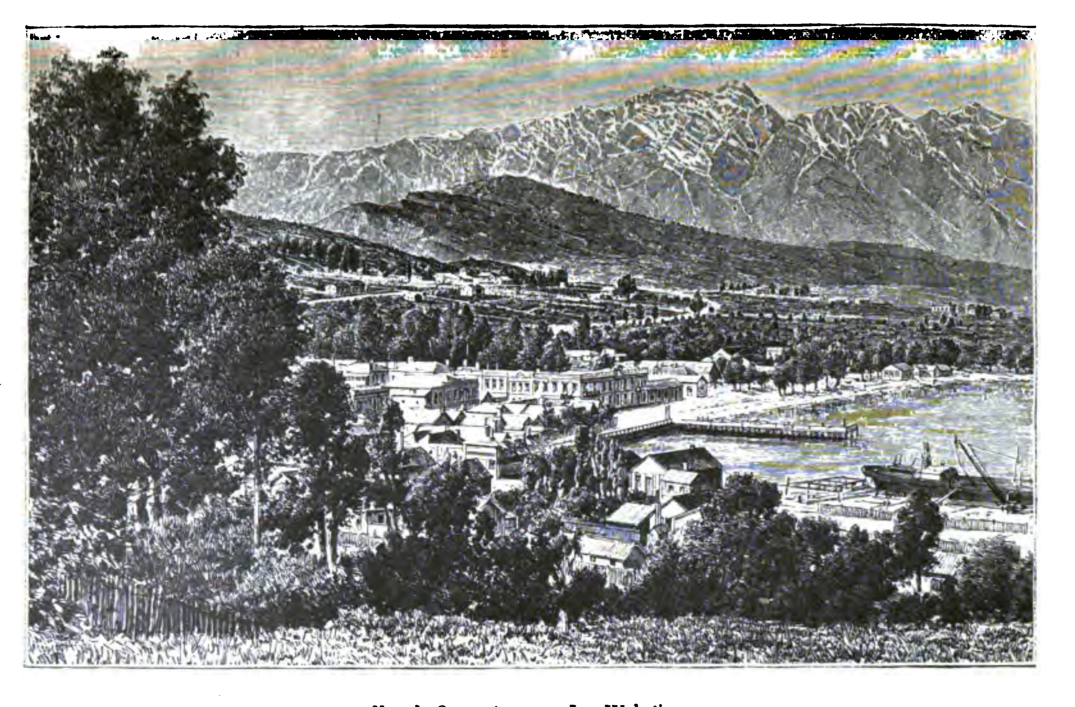
au monde; l'écharpe dorée jetée sur la crête sinueuse de ces monts produit un ensemble de teintes fantastiques qui vous plongent dans une muette admiration.

Les fenêtres de ma chambre dans l'hôtel Eichhardt donnent sur cette décoration éblouissante; la lune est aux trois quarts pleine et me fait assister le soir à une nouvelle merveille, lorsque ces montagnes, illuminées par une clarté argentée, dominent la solitude du paysage.

On ne se croirait guère aux antipodes, quand, s'arrachant aux beautés de la nature, on entre dans les détails de l'existence matérielle en visitant Queenstown. Je me trouve dans un hôtel parfaitement tenu et éclairé à la lumière électrique! Les inventions d'Edison ont pénétré dans l'intérieur de la Nouvelle-Zélande. Le propriétaire de l'établissement me conduit dans un hangar attenant à son hôtel, et me montre comment l'eau coulant des montagnes met en mouvement la machine qu'il y a fait installer pour se procurer cet éclairage.

Une journée me suffit pour faire les excursions des environs de la ville, et le lendemain je prends le bateau qui me conduira jusqu'à l'extrémité du lac. Wakatipu a la forme de la lettre S; sa longueur est de 83 kilomètres, et sa largeur varie de 1 600 à 5 000 mètres. Son niveau est de 330 mètres au-dessus de la mer, et sa profondeur de 400 mètres. La truite y abonde et atteint souvent le poids de 15 ou 20 livres.

Depuis Queenstown jusqu'à la tête du lac on se trouve emprisonné entre des rochers et des montagnes, dont plusieurs atteignent une hauteur supérieure à 2 400 mètres; et quand, au bout de trois heures, on voit poindre à l'horizon l'hôtel qui vous abritera la nuit, on découvre en même temps au lointain les pics escarpés, couverts d'une neige éternelle, connus sous les noms de mont Earnslaw, montagnes Humboldt, mont Cosmos et mont Anstead. Le lac Wakatipu avec ses montagnes et ses glaciers ne le cède en rien aux plus beaux panoramas qu'offre la Suisse, bien que, comme je l'ai expliqué, le coup d'œil de l'ensemble soit tout à fait différent.



Vue de Queenstown. — Lac Wakatipu.

Du côté droit du lac les montagnes contiennent de l'or en quantité considérable; du côté gauche on n'en a jamais trouvé la moindre trace. Quoique du bord du bateau on ne découvre aucun indice d'habitants, on m'informe que, derrière ces rochers et ces mamelons, bon nombre de prospecteurs fouillent le sol et font souvent des trouvailles largement rémunératrices. Le gouvernement, tout en restant propriétaire des terrains, les cède contre une redevance minime aux explorateurs qui veulent tenter la fortune. D'aucuns creusent, fouillent, lavent et ne trouvent absolument rien; d'autres, protégés par la chance, font des fortunes relatives. Un Chinois, que le miroitement de la richesse a fait émigrer dans ces parages, me montre, à un endroit où stoppe le bateau, une pépite qu'il vient de trouver, et qui peut représenter une valeur de 100 à 150 francs.

Le nombre des mines d'or en Nouvelle-Zélande est très restreint, et leur profondeur ne dépasse guère 50 à 60 mètres; presque tout l'or se trouve dans les terrains d'alluvion au pied des montagnes. C'est en 1842 que la première découverte du métal précieux a eu lieu dans l'île du Sud; depuis lors on en a exporté pour une valeur d'au delà un milliard de francs. Ces terrains aurifères se trouvent principalement dans les districts d'Otago, Westland et Nelson, et occupent une superficie de 20 000 milles carrés.

Je suis le seul touriste qui débarque du bateau : mes deux compagnons de voyage habitent l'endroit connu sous le nom de Glenorchy et composé de quatre maisons, dont trois sont des hôtels! Ces hôteliers ne doivent pas faire fortune; heureusement que chaque hôtel possède un *bar*, refuge quotidien et permanent de tous les chercheurs d'or des environs et des tondeurs de moutons, qui y dépensent en whisky l'argent gagné à la sueur de leur front.

Le propriétaire de l'hôtel où je me suis logé me sert de cicérone le lendemain et me conduit dans son *buggy* à un lac voisin, le *Diamond lake*. C'est une excursion qui prend six heures et qu'on serait sans excuse de négliger. Je parcours une contrée sauvage, passant des gués et des rivières, où l'eau arrive jusque dans notre légère voiture; la forêt

vierge que je traverse présente un décor d'une indicible grandeur. Les arbres séculaires, se dressant des deux côtés de l'étroit chemin, font l'effet de sentinelles gigantesques, abritant sous leur feuillage touffu un enchevêtrement de lianes et de fougères, enlaçant des blocs de pierre et de rochers, que les bouleversements de ce sol volcanique ont fait surgir dans le courant des siècles.

De temps en temps des bouquets d'un rouge brillant ajoutent un charme de plus à cette végétation luxuriante; c'est le *rata*, qui ne pousse que sur le versant des collines ou près de l'eau. Le rata est une espèce de myrte à larges feuilles, dont la fleur est semblable à celle du myrte ordinaire, mais dont la circonférence atteint le double et qui en diffère par sa couleur écarlate foncée. Cette fleur bombée a la forme d'un énorme chou-fleur et produit un effet essentiellement décoratif au milieu de la verdure abondante qui couvre le pays.

Mais voici les derniers nuages qui se dispersent et qui découvrent, dans toute leur splendeur, les champs de neige et les glaciers du mont Earnslaw, dont le sommet s'élève à plus de 2 800 mètres de hauteur, en forme de tour perpendiculaire. C'est un des spectacles les plus grandioses de l'excursion du lac Wakatipu : le soleil revêt cette couronne de glace d'un reflet bleuâtre, et sur les flancs du colosse le manteau immaculé de neige semble narguer ses rayons.

Le *Diamond lake* (lac Diamant) me rappelle exactement les lacs de la vallée de Yosemite en Californie. Comme eux, il est uni comme un miroir, diaphane jusqu'à une profondeur considérable. Les crêtes alignées des montagnes et la végétation qui couvre ses bords semblent se renverser dans ses eaux transparentes. Rien ne vient troubler le silence solennel de ces rives, sinon parfois le cri strident d'un oiseau qui s'enfuit à notre approche. Nous n'avons rien à craindre en poussant notre promenade jusque dans des fouillis presque impénétrables; cette masse compacte de fougères et de lianes, qui au premier abord pourrait paraître le refuge de reptiles et d'animaux nuisibles de toutes sortes, ne renferme ni serpent, ni vipère. Tandis que dans la plus

grande partie de l'Australie les serpents venimeux abondent, ces reptiles dangereux brillent totalement par leur absence dans toute la Nouvelle-Zélande ainsi que dans la plupart des îles de l'océan Pacifique. Comme être nuisible, on n'y trouve qu'une espèce d'araignée noire : le *katipo*. Sa piqûre est venimeuse, et produit des accidents sérieux, sans toutefois amener la mort. Une vieille superstition prétendait que l'insecte cherchait à pénétrer dans le corps humain, dont graduellement il dévorait l'intérieur. Cette légende a été détruite par les savants qui se sont appliqués à étudier ses mœurs. La faune, en général, a toujours été très pauvre dans le pays. Tout y a été importé par les premiers explorateurs, chevaux, chiens, bœufs, moutons, cochons, poules, etc. Le seul animal dont l'existence ait été signalée par les navigateurs du siècle dernier est le rat. Lorsque Cook, dans son second voyage autour du monde, débarqua derechef sur ces côtes, il laissa aux habitants quelques cochons. En souvenir du grand navigateur, les Maoris ont conservé à ces petits cochons noirs, qu'on trouve en abondance dans la colonie, le nom de *captain-cooks*.

Quoique la saison de la tonte des brebis fût passée à l'époque où je parcourais l'île du Sud, j'eus la chance de pouvoir m'arrêter, en revenant de Glenorchy à Queenstown, dans une *station* [1], située au bord du lac. Le bateau avait à y embarquer une centaine de balles de laine, ce qui me procurait largement le temps d'assister à l'intéressante opération de la tonte.

Quelques centaines de moutons, parqués dans un enclos attenant à un grand hangar en bois, attendent leur tour, tandis que leurs prédécesseurs se voient dépouiller, dans l'intérieur de cette construction, de leur laine épaisse. Seize tondeurs, accroupis en file, promènent leurs ciseaux énormes sur la bête effarouchée, qu'ils maintiennent entre leurs genoux et le bras gauche. Ce travail demande une

1. *Station*, grande étendue de territoire occupée par les éleveurs et destinée exclusivement à l'élevage des moutons ou du gros bétail.

force musculaire suffisante pour rester maître du mouton, qui cherche constamment à s'évader, et une dextérité d'opération qui ne s'acquiert qu'après un long apprentissage. Le tondeur est payé au prorata du nombre de moutons qui passent par ses mains, et son salaire ordinaire est de 15 shillings, soit environ 19 francs par 100 moutons. Un ouvrier expérimenté peut en tondre de 100 à 130 par jour, ce qui, pour beaucoup d'entre eux, représente une moyenne de 20 à 25 francs. Travail rémunérateur, dira-t-on; mais qu'on n'oublie pas que le *bar* va absorber au moins la moitié des bénéfices réalisés!

Je suis avec intérêt l'opération simultanée de ces seize travailleurs au biceps vigoureux; ce ne sont pas des artisans, mais de véritables artistes. Les lourds ciseaux se promènent avec une vitesse et une adresse vraiment extraordinaires à travers la couche épaisse de laine qui couvre le corps de la bête affolée, et en trois ou quatre minutes tout au plus, la toison tout entière gît à terre, comme si c'était un manteau dont on viendrait de dépouiller le ruminant.

Par-ci, par-là, quelques entailles ont effleuré la peau; un coup de ciseaux maladroit produit souvent une plaie béante, d'où le sang coule, mais le tondeur ne s'occupe pas de ces détails. Il pousse le mouton vers un trou qui se trouve à sa droite; la pauvre bête glisse tant bien que mal sur une planchette, qui descend à peu près perpendiculairement, et va se perdre dans le nombre de ses frères qui l'ont devancé, et qui grelottent dans l'étroit enclos, d'où bientôt on va les faire sortir pour reprendre le chemin de la plaine ou de la montagne.

Tandis qu'un vérificateur inscrit au crédit du tondeur le numéro qui vient de descendre par la trappe, celui-ci en a déjà saisi un autre, et continue son opération mécanique.

Des ouvriers spéciaux entassent les toisons, et les pressent en ballots au moyen d'une machine qui rappelle la presse pour copies de lettres. Chaque ballot contient 80 toisons. Expédiés en Australie, le volume de deux de ces ballots est réduit à un seul à l'aide de puissants engins à vapeur, et la laine prend la route des marchés de l'Europe

Moutons dans un enclos.



par les nombreux steamers qui font le trafic entre les colonies australiennes et l'Angleterre.

La valeur de chaque toison est d'à peu près 4 francs. Le nombre de balles exportées de la Nouvelle-Zélande en 1887 était de 267 123, représentant la laine d'un peu plus de 15 millions de moutons.

Le gérant de la station, qui veut bien me donner quelques informations sur l'élevage et la tonte, me fournit des détails stupéfiants sur les ravages produits par les lapins dans cette partie de l'île. Sur un ensemble de 250 000 moutons, qui dans ces dernières années formaient la possession combinée d'un certain nombre d'éleveurs (*squatters*) établis autour du lac, il n'en reste plus aujourd'hui que 15 000. Tous les autres sont morts faute de nourriture ; les rongeurs prolifiques ont mangé toute l'herbe et s'y sont propagés d'une façon effrayante. Un des amis de mon interlocuteur, propriétaire de 40 000 moutons en 1882, n'en a plus que 5 000 aujourd'hui.

Le procédé préconisé par M. Pasteur n'a pas produit, à ce qu'il paraît, les résultats qu'on espérait en obtenir, et l'opinion transmise par le comité des délégués des provinces australiennes, de la Tasmanie et de la Nouvelle-Zélande n'a pas été favorable au moyen d'extermination indiqué par l'illustre savant. D'autres prétendent que sa méthode de destruction est loin d'être vouée à un échec, mais ne pourra produire de résultats sérieux qu'au bout d'un certain nombre d'années. Quoi qu'il en soit, les éleveurs, tout en multipliant leurs efforts pour arrêter l'invasion et la propagation du rongeur qui les ruine, n'en sont arrivés, à l'heure qu'il est, qu'à obtenir un résultat médiocrement satisfaisant. Le lapin n'augmente ni ne diminue ; la horde qui infeste le pays reste à l'état stationnaire.

Voici un des procédés de destruction ayant la préférence sur tout autre. On fait cuire du blé dans une décoction de phosphore, et ces graines sont éparpillées par milliers dans les plaines. La marmite qui sert à préparer ce plat destructeur a la circonférence d'une chaudière de locomotive ; j'assiste, en sortant du hangar, à la cuisson du poison.

Malheureusement, dans la saison d'été, tant qu'il y a de l'herbe dans les plaines ou sur les collines, les lapins négligent avec une ironie désespérante cette nourriture traîtresse. Ce n'est qu'en hiver, quand l'herbe fait défaut, qu'ils s'en repaissent avec voracité et que leurs cadavres jonchent le sol.

Un moyen moins efficace, mais produisant tout de même des résultats qui ne sont pas à dédaigner, consiste dans les nombreux pièges que des hommes destinés uniquement à ce métier posent quotidiennement dans les endroits occupés par l'ennemi. Ce chasseur d'un nouveau genre occupe une hutte dans la brousse ou dans le désert, et passe son temps à poser une centaine de pièges par jour. Ses efforts peuvent être couronnés par la prise d'un nombre égal de lapins. Nous le verrons à l'œuvre sous peu de jours.

Je quitte Queenstown à huit heures du matin, après avoir eu soin d'arrêter la place à côté du cocher, sur la diligence qui doit me conduire à Pembroke, au bord du lac Wanaka. Ces places (*box seats*) sont toujours très recherchées, et souvent arrêtées une dizaine de jours à l'avance. Elles permettent au touriste de jouir pleinement des panoramas, tandis que de l'intérieur du véhicule, quelque peu primitif, il ne peut le plus souvent que les entrevoir. La route est montagneuse et pittoresque; nous traversons au moins une trentaine de fois la même rivière, qui se déroule comme un serpent sans fin dans le parcours que nous avons à franchir.

Nous passons par la petite ville de Cadrona, et arrivons au lac Wanaka vers les cinq heures du soir. Un hôtel des plus modestes m'hébergera pendant les trois jours que je me propose de consacrer au village de Pembroke pour explorer les environs de son lac, et pousser une pointe jusqu'à celui de Hawea. Il ne faut pas être exigeant quand on voyage dans l'intérieur de la Nouvelle-Zélande, et savoir se contenter d'un menu frugal, qui se compose invariablement des mêmes plats. Dans les grandes villes du pays on trouve actuellement de très bons hôtels, mais dans l'intérieur la cuisine a souvent fait mon désespoir. Un gigot de mouton,

des pommes de terre et de grands pois verts bouillis, sans condiment, sans sauce, sans sel même, forment le déjeuner et le dîner quotidiens!

Plus d'une fois j'ai demandé à ces braves gens pourquoi ils ne cherchaient pas à tirer parti d'un gibier que le pays produit en abondance : le lapin détesté, dont la gibelotte constitue un plat qui pourrait trancher agréablement sur la monotonie des menus néo-zélandais, et aurait l'avantage de ne coûter que quelques grains de plomb. Un jour, une propriétaire d'auberge me promit un lapin pour le soir; et, sur ma demande si au moins elle savait comment l'accommoder, je fus accueilli par un geste d'étonnement et de lèse-majesté :

« Laissez-moi vous l'accommoder à ma guise, et vous m'en direz des nouvelles. »

Heureusement que ce soir-là je n'avais pas pour invité un Brillat-Savarin quelconque. Le malheureux lapin, qu'on était allé abattre tout exprès pour la circonstance, avait subi la cuisson d'un pot-au-feu, et me fut offert dans une énorme soupière. Je régalai de cette bouillie filandreuse les *captain-cooks* qui se promenaient devant ma fenêtre, au moment de mon dîner!

Le lac Wanaka, quoique moins grand et moins sauvage que le Wakatipu, peut compter parmi les plus beaux lacs de l'île du Sud. Son eau limpide, encadrée par des rivages où un calme majestueux s'associe aux tons les plus pittoresques; cet entourage de montagnes aux crêtes couvertes de neige, parmi lesquelles le mont Aspiring s'élève à 3 000 mètres de hauteur comme une cathédrale d'albâtre au milieu d'un océan de glaciers : tout cela forme un ensemble digne du pinceau de Calame, un tableau qu'on ne peut se lasser de contempler.

Le coucher et le lever du soleil, en communiquant à ces sommets blanchis des teintes de feu et de pourpre, dont l'éclat est rehaussé par la pureté du ciel, sont d'une beauté incomparable sur les bords de ce lac. Je n'ai qu'une préoccupation, c'est de fuir la présence d'un voyageur de commerce descendu comme moi à l'hôtel, et capable de me

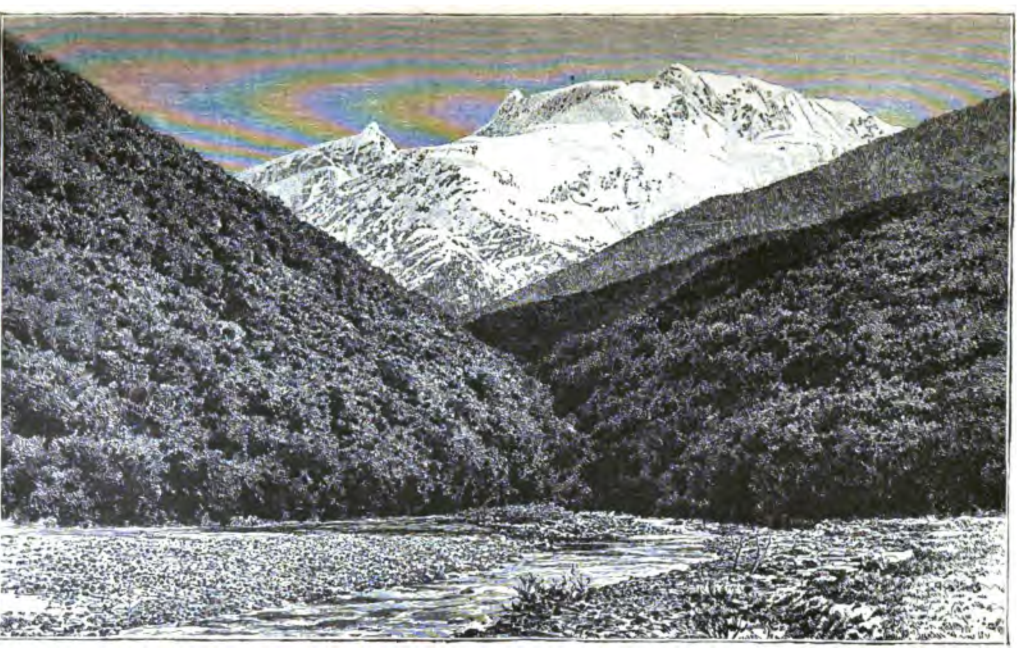
soustraire, par ses récits insignifiants de pêche et de chasse, aux splendeurs de la nature qui m'environne.

Il m'en coûte de quitter ce rivage enchanteur pour aller prosaïquement me coucher : la lune, qui est pleine, m'offre un nouveau spectacle grandiose, et la Croix du Sud apparaît au milieu d'un miroitement d'étoiles.

Les excursions autour du lac, qui me prennent deux jours, me permettent d'apprécier en détail les beautés des différents points de vue que présentent ses bords. Au lieu des rocs abrupts et des montagnes arides et désolées du lac Wakatipu, c'est plutôt la nature attrayante et poétique des lacs de Lucerne ou de Lugano, rehaussée par les charmes d'une solitude complète et d'une absence presque totale d'habitations et d'habitants. Une trentaine de pics, dont la hauteur varie de 1 000 à 3 000 mètres, à côté d'un nombre incalculable de sommets de moindre importance, enguirlandent la nappe unie, et le mont Aspiring avec son manteau de neige se dresse fièrement au milieu d'eux. On l'appelle le Matterhorn des antipodes.

J'ai la chance de trouver dans le village de Pembroke une petite voiture à deux roues (*buggy*) et un excellent cheval. J'emporte mon déjeuner et le confie à un gamin de douze ans, qui grimpe sur le marchepied de derrière. Le bonhomme a eu soin de n'oublier ni son fusil ni sa poudrière. Le seul être vivant que je rencontre sur une étendue d'une quarantaine de kilomètres est un destructeur de lapins, allant débarrasser les pièges des rongeurs qui s'y sont laissé prendre. Il m'initie aux détails de son métier et me montre des centaines de carcasses de lapins, se balançant à mi-corps sur les fils de fer qui forment la démarcation d'un énorme terrain appartenant à un éleveur de moutons.

Le spectacle est unique et se prolonge à l'infini. Des lapins et toujours des lapins, dont le destructeur n'enlève que la peau et qu'il abandonne en les suspendant sur ce fil de plus d'une lieue de longueur. Nulle mauvaise odeur ou émanation malsaine provenant d'une décomposition en masse. Le corps semble être momifié par l'air pur du pays. Les autours, très nombreux dans ces parages, se régalent



Le mont Aspiring.

à ce festin abondant, et, après avoir dévoré les portions charnues, ne laissent qu'un alignement de squelettes.

Mon interlocuteur me raconte que chaque peau représente une valeur de 25 à 30 centimes. Ces peaux sont expédiées en Angleterre et servent à la fabrication de chapeaux à bon marché. Rien que dans la province d'Otago on en exporte annuellement une moyenne de 400 000, et l'exportation totale de la Nouvelle-Zélande s'élève de 10 à 12 millions par an.

J'arrive à une des extrémités du lac, qui m'offre un panorama superbe; c'est là que je désire prendre un peu de repos et rêver délicieusement au milieu de la nature austère qui m'environne. Mon garçon disparaît dans la brousse, et bientôt des pan! pan! réitérés se font entendre. Ses penchants cynégétiques trouvent largement de quoi se satisfaire dans cet Eden du chasseur, et au bout d'une heure il revient, courbé sous le fardeau d'une douzaine de lapins. Pourquoi la Providence ne l'a-t-elle pas gratifié d'une mère capable de me préparer une gibelotte pour mon repas du soir!

Je ne quitte pas le lac Wanaka sans faire une excursion au lac Hawea, distant de 12 kilomètres. Il offre moins d'intérêt pittoresque que les autres lacs de la région d'Otago, mais mérite néanmoins d'être visité. Ici nulle trace d'habitation, et quand je m'assieds sur un monticule pour promener mes regards sur ces horizons déserts, je me compare à Robinson abandonné dans son île.

En Nouvelle-Zélande il faut se lever de bonne heure, car les diligences, subordonnées au service de la poste, partent souvent à la pointe du jour. Celle que je dois prendre le lendemain matin part à quatre heures et demie. Je m'en félicite dans un certain sens, car ce départ matinal me fait assister une fois de plus au spectacle ravissant du lever du soleil sur les montagnes du lac. Le Chinois chargé de me préparer mon thé est encore plongé dans un sommeil de plomb sur le grabat de sa cuisine; si je ne veux pas partir à jeun, il faudra bien que je me mette de la partie pour allumer le feu!

La température est fraîche et me force de m'envelopper dans ma couverture de voyage. Nous suivons les bords de la rivière Clutha, qui serpente à travers un pays sauvage et désolé. Elle dérive du lac et va se jeter à la mer dans la partie sud de l'île. On prétend que c'est une des rivières les plus rapides du monde entier. La route est monotone et ce n'est qu'à certaines stations, où le coche est forcé de s'arrêter, que j'aperçois une figure humaine. Par contre, les lapins ne font pas défaut; c'est l'heure de leur déjeuner, et par bandes de six et même de dix le bruit de notre voiture les fait sortir des buissons.

La route passe par les petites villes de Cromwell et d'Alexandra et conduit bientôt à travers une contrée excessivement minière. Les sables ont été tamisés sur un grand parcours, les eaux ont été déviées pour laver le gravier et mettre à nu les pépites d'or qui s'y trouvent. Dans la Clutha j'aperçois plusieurs dragueurs qui fouillent le fond aurifère. Par une ingénieuse combinaison, l'or, plus pesant que le sable, se détache de la masse que soulève la machine, et vient se déposer dans un récipient à l'intérieur du dragueur, tandis que le sable se perd à côté d'une paroi latérale. La découverte de l'or dans ce district, et principalement sur les rives de la Clutha, a donné la plus forte impulsion au développement de la province d'Otago. Pour se faire une idée de la richesse des terrains aurifères de la Nouvelle-Zélande, il suffira de dire que dans les derniers vingt-cinq ans, la valeur de l'or exporté s'élève au chiffre d'un milliard deux cents millions.

A partir d'Alexandra, le paysage change complètement et me transporte en souvenir dans la nature verdoyante d'Autriche ou de Bavière. Les fermes que nous passons ont toutes le cachet anglais ou écossais et dénotent le bien-être. Le froment, le blé et l'orge se montrent à profusion; nous sommes en plein pays d'agriculture.

Je passe la nuit dans la ville de Roxburgh, et continue le lendemain ma route jusqu'à Lawrence, où je trouve le chemin de fer qui dans quelques heures me déposera à Dunedin.

En approchant de cette ville, la plus peuplée de l'île du Sud, on se sent aux environs d'un centre de commerce et d'activité. Ce sont d'abord des villages, de longs faubourgs; bientôt les cheminées des fabriques lancent leurs panaches de fumée dans le ciel azuré. Nous venons de passer Mosgiel, siège d'une grande fabrique de laine, dont les produits manufacturés font une concurrence redoutable aux importations de la mère patrie. Si Wellington est la capitale des deux îles, comme siège du gouvernement, Dunedin, avec ses 48 000 âmes, est la capitale du commerce et de l'industrie. Ses progrès ont été rapides, car lorsqu'en 1839 Dumont d'Urville visita l'endroit où devait surgir peu après la ville active et moderne, il n'y trouva que quelques huttes d'indigènes à côté des habitations primitives d'un petit nombre d'aventuriers européens. Neuf ans plus tard, deux voiliers amenèrent 326 émigrants écossais sur ces rives éloignées. Ce sont eux qui ont fondé la ville florissante d'aujourd'hui, et qui lui donnèrent le nom celtique de Dunedin, synonyme d'Édimbourg.

On a peine à se croire dans une île du Pacifique. Tout ce que la civilisation et le progrès de notre siècle peuvent produire se trouve réuni dans cette ville aux rues espacées et aux édifices de construction moderne. Banques, églises, collèges, hôpitaux, tramways, électricité, rien n'y manque, et les travaux vont grand train pour la construction de l'exposition internationale, qui a été ouverte tout récemment. Beaucoup de capitales d'Europe ou d'Amérique envieraient à Dunedin le luxe de ses bâtiments publics, et quand je vois les nombreux cabs circuler dans les rues animées, et le *policeman* au casque anglais stationner aux coins, je me croirais plutôt à Liverpool ou à Manchester qu'à des milliers de milles de distance de Paris.

Le Grand Hôtel où je descends m'offre, en dehors d'une cuisine irréprochable, tout le confort de nos grandes villes d'Europe; le champ de courses me prouve que le goût du sport franchit toutes les distances.

La situation de la ville, bâtie en amphithéâtre sur le versant des collines, la fait ressembler à une cité de la Médi-

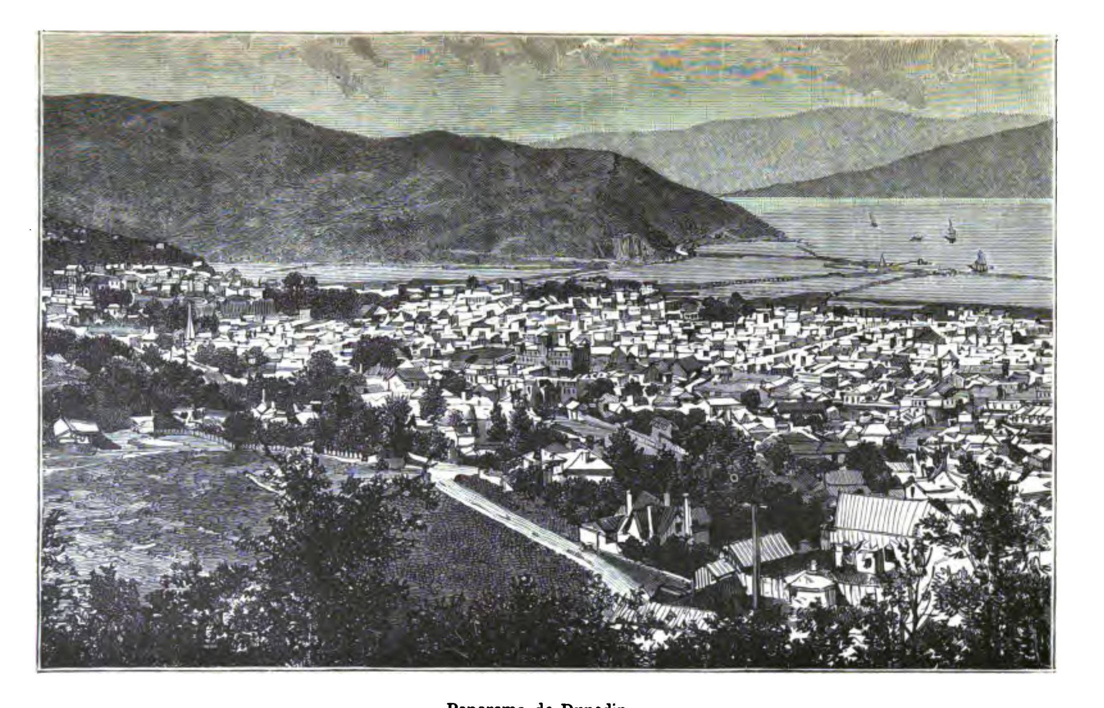
terranée. A côté de riches habitations et de coquettes villas aux couleurs riantes, une verdure abondante communique à l'ensemble ce ton poétique qui est propre à l'Italie; un réseau étendu de tramways me permet de rayonner à bon marché dans les environs pittoresques, offrant partout des panoramas variés. Il n'y a pas longtemps, les bateaux à vapeur étaient obligés de s'arrêter dans le port de Port Chalmers, à vingt minutes de distance par chemin de fer de Dunedin. Au moyen de puissants dragueurs on a réussi à faire disparaître le banc de sable qui formait barrière, et le chenal qui a été construit permet aux navires d'un fort tirant d'eau d'avancer jusqu'à Dunedin même. Ces travaux ont coûté quinze millions de francs.

L'itinéraire que je m'étais tracé devait me transporter à travers les plaines de Canterbury jusqu'à la région alpestre qui longe la côte occidentale de l'île. Je prends le train pour Timaru et parcours un paysage des plus accidentés. Le chemin de fer est construit le long de collines boisées à gauche, et d'une série de rochers et de précipices à ma droite, contre lesquels les lames gigantesques de l'océan se brisent avec fracas et retombent en nappes écumantes.

Nulle part moins que sur ces côtes, le Pacifique ne mérite son nom; il est rare que la mer y soit calme, et nombre de naufrages ont eu lieu sur ces rivages dangereux. Un des plus grands sinistres dont le pays garde la mémoire se produisit il y a peu d'années à l'entrée du port de Timaru : un bateau à vapeur plein de passagers s'y perdit corps et biens.

Le brise-lames, qu'on vient d'y construire, s'avance dans la mer sur une longueur de 600 mètres et arrête en cas de tempête la fureur de ces flots impétueux.

A Timaru on quitte la grande ligne du chemin de fer, pour bifurquer à gauche par une petite ligne locale qui conduit à Fairlie Creek. C'est de là qu'on doit se rendre en voiture aux montagnes auxquelles le capitaine Cook donna le nom d'Alpes du Sud, et dont le principal sommet porte le nom du grand navigateur. La voiture faisant le service n'est plus la diligence ordinaire de modèle américain qu'on trouve presque partout en Nouvelle-Zélande et en Australie;



Panorama de Dunedin.

c'est une espèce de char à bancs à roues basses. Les rafales de vent qui règnent fréquemment sur ces plaines immenses, et le nivellement incomplet des terrains par lesquels le cocher doit se frayer une route pourraient être cause qu'une diligence aux parois élevées perdît son équilibre, et vînt s'abattre avec son contenu dans un ravin où tout secours ferait défaut.

Les conducteurs dans ce pays sont de véritables artistes. Remplis du sentiment de leur dignité et de leur responsabilité, ils n'ont d'égaux qu'en Australie ou en Californie. J'eus souvent l'occasion d'admirer l'adresse avec laquelle les poignets solides de ces cochers dirigent les quatre ou cinq chevaux qui composent l'attelage. Ils les font descendre avec une vitesse vertigineuse les pentes les plus rapides sur des routes taillées dans le roc, où quelquefois un précipice béant, à quelques centimètres de distance des roues, vous fait fermer les yeux ou détourner la tête. Le danger n'existe pas pour eux; ils trouveront même moyen d'allumer leur pipe en contournant un abîme qui ferait frémir un cocher d'Europe.

L'automédon qui me conduit est un causeur infatigable, gagnant ses cent francs par semaine. Ses trois sœurs ont reçu leur éducation dans un pensionnat de Stuttgart, et lui-même écrit dans un journal à ses moments de loisir. A l'inverse de ce qui se produit généralement quand une voiture publique s'arrête devant une auberge, ce n'est pas le voyageur qui offre une consommation au cocher, mais c'est celui-ci qui généreusement vous propose *to take a drink.*

La route de Fairlie Creek au lac Tekapo est monotone et aride; c'est un désert où toute la végétation se borne à une herbe jaunâtre et où l'œil ne découvre que deux ou trois maisons isolées sur une étendue d'une quarantaine de kilomètres. De temps en temps le cocher arrête sa voiture et me passe les rênes, pour aller déposer dans une boîte attachée à un poteau la correspondance destinée au propriétaire d'une *station* établie souvent à plusieurs milles de distance. S'il n'a que des journaux pour l'ermite qui habite

ces solitudes, il ne se donne pas la peine de descendre, mais les jette au pied du poteau. Le destinataire viendra y chercher son courrier; souvent il s'y trouve en faction les deux fois par semaine que la voiture doit passer.

La vie de ces *squatters* est une véritable existence d'exilés. N'ayant de communications avec les centres habités qu'à de rares intervalles, devant souvent faire de 20 à 40 kilomètres pour se rencontrer avec quelque éleveur de leurs amis, établi pareillement en plein désert, leurs seules préoccupations consistent dans l'accroissement du troupeau, l'époque de la tonte, le prix de la laine, et les ravages exercés par les lapins.

Et dire que plusieurs de ces ermites sont mariés! Ce n'est pas la Parisienne qui convoiterait une telle existence, mais l'Anglaise, aux mœurs puritaines, ne se déplaît pas trop dans son isolement. Elle a son piano, ses journaux d'Europe à dix pages, ses romans : voilà de quoi occuper son temps quand il pleut ou que la neige couvre la campagne. En été elle partage le travail de son mari et l'accompagne dans ses tournées; bonne écuyère, elle ne craint pas de faire ses dix lieues à cheval, au besoin elle sellera sa jument elle-même et remplira le râtelier au retour de la promenade.

Dans ces steppes de l'intérieur la femme doit savoir se tirer d'affaire et se multiplier quand elle manque de bras pour la servir. Les domestiques font souvent défaut, surtout ceux du sexe faible. Une bonne néo-zélandaise se rapproche plus de ses congénères d'Europe que la maîtresse ne ressemble aux mères de famille habituées à l'aisance des grandes villes, et en général la vie monotone de la station ne la tente pas. Dans ces conditions, la femme du squatter se voit souvent forcée de faire cuire elle-même l'éternel gigot et d'ouvrir les boîtes de conserves, dont il existe toujours une ample provision à la maison.

Le menu de ces ménages ne brille pas par la variété; la viande est presque toujours la même, et la pomme de terre figure à chaque repas. Quelquefois le jardin potager produit des choux et de la salade, et quand un ami vient

demander l'hospitalité, on immole la poule ou le cochon gardés en réserve pour les grands jours. Ce qui ne manque jamais — on peut en être sûr, — c'est le whisky; dans la matinée, il est ingnrgité à l'état pur; le soir, il est bu sous forme de grog; dans l'après-midi, les deux méthodes sont acceptées; la préférence individuelle en dicte le choix.

Quand, au bout de quelques années, l'entreprise a réussi, l'éleveur vend sa station et se retire dans les grandes villes de la côte, ou retourne en Europe vivre de ses rentes. Mais le mot mouton continue à hanter son cerveau; il n'a vu et mangé que cela pendant un laps de temps plus ou moins prolongé; bien difficile pour lui de trouver un autre sujet de conversation!

Parfois il arrive que plusieurs éleveurs se trouvent établis dans un périmètre permettant des rapports fréquents. Dans ce cas, les penchants pratiques de la race savent vaincre les obstacles et créer tout le confort compatible avec leur isolement. Les dames feront trois heures de cheval pour faire leur lawn-tennis, et les maris trouvent que le whisky a meilleur goût quand il est dégusté en société. Si le whist du soir se prolonge trop tard, on reste à coucher dans la chambre d'amis, et le lendemain on retourne chez soi... faire les préparatifs pour recevoir ses hôtes de la veille.

Le déjeuner, ou plutôt le « lunch », suivant l'expression, est passable dans le modeste hôtel du lac Tekapo. La nappe d'eau que j'ai devant moi est loin de représenter la nature merveilleuse du Wakatipu ou du Wanaka, néanmoins son entourage riant et pittoresque m'aurait rempli d'admiration sans le souvenir de mes excursions de la semaine précédente. L'étendue du lac est de 24 kilomètres de long sur 5 de large, et son altitude de 800 mètres.

J'ai près de douze lieues à parcourir avant d'atteindre le lac Pukaki, où j'aurai à passer la nuit. C'est encore un immense désert, mais dont le spectacle offre des points de vue plus variés. Nous traversons des gués et des rivières, et entrons dans une région sauvage, qui me rappelle l'Islande.

Les rochers immenses et les blocs de lave, provenant

d'éruptions volcaniques, surgissent des deux côtés de la route; dans le fond, l'horizon nous dévoile la chaîne des Alpes, qui se rapprochera de plus en plus, et dont les sommets couverts d'une neige perpétuelle s'allongent sur une étendue de 150 kilomètres en ligne parallèle avec les côtes de l'île.

Au déclin du jour j'aperçois, en descendant une dernière colline, une habitation isolée située sur le bord du lac Pukaki. On se croirait en Palestine, quand, du revers de la montagne, la mer de Galilée se présente aux regards du voyageur. Cette habitation est l'hôtel où je trouverai le repos mérité après une journée entière de cahotements. Le propriétaire, comme dans beaucoup de ces relais, est maître de poste et réunit dans sa personne plusieurs fonctions relevant de l'état civil. Ce ne sont pas les touristes qui feront sa fortune pendant les quelques mois de l'année que les régions du lac et du mont Cook sont accessibles, mais bien l'éternel *bar* qui forme le pivot de l'exploitation. Il y a des éleveurs de moutons jusqu'à 20 milles de distance, et ces éleveurs emploient un personnel plus ou moins nombreux, que la tonte fait considérablement grossir. Tout l'argent gagné en salaires, déduction faite de l'indispensable pour d'autres dépenses, ira s'engloutir dans ce gouffre, et la pile de bouteilles vides qui s'élève en catafalque derrière l'hôtel démontre suffisamment que le métier du *barkeeper* de l'établissement est loin d'être une sinécure.

Voici ce qui se passe pour la majorité des tondeurs. Après trois ou quatre mois d'un labeur assidu, l'éleveur leur paye par un chèque le montant de leurs salaires.

Muni de ce chèque, l'ouvrier prend le chemin du bar voisin, et le remet entre les mains du propriétaire, qui lui ouvre un compte, et bien souvent n'a pour but que de l'exploiter dans le délai le plus bref possible. Le rentier du jour s'adonne à un repos absolu; il couche dans l'écurie, sous un hangar, dans la brousse, et n'a qu'une passion à assouvir : s'ingurgiter quotidiennement une quantité prodigieuse de whisky, de genièvre et de bière. Quelquefois il

ne dégrise pas de deux ou trois jours, et, surveillant assez mal dans ces conditions ses intérêts financiers, il apprend soudain que son pécule tout entier a disparu dans le tiroir de la caisse. Le propriétaire lui ferme sa porte, et le malheureux n'aura qu'à revenir avec un autre chèque à la saison prochaine.

L'aspect du lac Pukaki rivalise sous tous les rapports avec celui du Wakatipu et du Wanaka ; il y a des voyageurs qui lui donnent la préférence sur tous les lacs de la Nouvelle-Zélande. Ce qui communique à toutes ces nappes d'eau un charme spécial, c'est que la coquetterie et l'animation produites par un centre d'habitants et par les constructions aux couleurs variées de nos lacs d'Europe sont remplacées dans cette partie du monde par la solitude la plus complète. On se trouve en face d'une création solennelle et imposante, d'un repos absolu, d'un calme mystérieux, qui vous plongent dans la rêverie et le recueillement. La vue du laboureur avec sa charrue, du village avec son clocher, le bruit produit par la vie active, autour d'un lac de Suisse ou de Norvège, vous paraîtraient comme un outrage fait à la nature, comme une note fausse dans le concert des harmonies que vous avez le bonheur de contempler.

Le soleil se couche majestueusement sur les montagnes, qui toutes portent des noms d'explorateurs, de voyageurs et d'écrivains célèbres. Au milieu de ces sommets blanchis, sur lesquels l'astre à son déclin jette un tendre reflet rose, s'élève le mont Cook, auquel les indigènes avaient donné jadis le nom d'Aorangi (Nuage perçant le ciel). Je me trouve en contemplation sur une colline derrière l'hôtel, quand un porteur de chèque, en dispute visible avec les lois de l'équilibre, vient interrompre mes méditations, et me fait descendre de la poésie de la nature dans la prose de la vie réelle.

« *Have a drink* », sont les paroles qui sortent d'un gosier rauque, tandis que les yeux hagards semblent se diriger vers le bar qui est visible à nos pieds.

En quittant Pukaki j'ai la bonne fortune de faire route

en compagnie de deux fonctionnaires du gouvernement, en tournée d'inspection; ce sont d'aimables compagnons, qui me donnent tous les renseignements que je puis désirer sur les pays que je parcours. Nous avons à franchir la rivière qui se jette dans le lac, et nous côtoierons celui-ci jusqu'à son extrémité. Il n'y a pas de pont, mais le passage se fait au moyen d'un bac. Le propriétaire de l'hôtel a affermé ce passage au prix de 30 livres sterling par an, et la diligence doit payer 4 shillings chaque fois qu'elle passe. Un grand chariot à laine avec son attelage paye une livre, de sorte que le fermier aux nombreuses fonctions trouve encore largement son bénéfice dans cette branche de ses attributions.

La route est affreuse, le soleil est ardent, les ressorts de la voiture ont l'élasticité d'une barre de fer; nous sommes cahotés d'une façon épouvantable. Heureusement que la nature me dédommage de mes souffrances. A mi-chemin des 48 kilomètres qui nous séparent de l'Ermitage du mont Cook, nous faisons halte pour changer de chevaux et faire honneur au modeste déjeuner que nous avons emporté. Les chevaux sont logés dans une écurie qui se trouve à plus d'une heure de distance, et amenés à cet endroit les jours du passage de la diligence. Nous devons nous contenter de l'ombre parcimonieuse que nous procurent quelques arbrisseaux rabougris. A côté de nous coule un filet d'eau glacée, descendant des montagnes; nous le saluons avec d'autant plus de satisfaction que nos bouteilles de bière se trouvent chauffées par l'influence du soleil.

La route devient de plus en plus mauvaise; les fonctionnaires signaleront cet état de choses à qui de droit, et mes successeurs en profiteront peut-être. En attendant, c'est avec une joie indescriptible que j'entrevois la fin du voyage. Nous avons laissé à notre droite l'extrémité nord du lac; la vallée de Tasman avec ses marais, qu'une route raboteuse évite autant que possible, se déploie devant nous. Le grand glacier de Tasman, les monts Hooker, Sefton, et le géant dominateur de tous, le mont Cook, à la puissante carrure,

portent fièrement leurs couronnes de glaciers, et leurs dômes blanchis s'alignent dans la pureté du ciel.

En contemplant ce merveilleux décor, je ne me plains nullement d'avoir bravé la monotonie d'une route ensoleillée et fatigante. Le petit hôtel de l'Ermitage, construit depuis trois ans, apparaît dans un bouquet de verdure qui couvre les pentes des moraines formées par le glacier Mueller. Le propriétaire de cet hôtel, M. Huddelston, nous installe de son mieux, et fait emmagasiner les provisions de toute sorte que la diligence lui apporte à chaque voyage. C'est un homme bien élevé et charmant, qui a été propriétaire de plusieurs milliers de moutons aux environs d'un lac voisin, mais que les lapins ont ruiné. Il est secondé dans son entreprise par une famille suisse, composée du père, de la mère et de sept enfants, qui se partagent tous les travaux, et rivalisent de zèle pour satisfaire les besoins du voyageur qui vient visiter ce coin éloigné, dont l'accès était des plus difficiles avant la construction de son établissement. La femme est une excellente cuisinière, et ses talents culinaires se manifestent d'une façon éclatante dans la variété des plats qu'elle sait nous offrir. Les fils font fonction de guides, et M. Huddelston lui-même ne demande qu'à accompagner le touriste dans les ascensions les plus pénibles.

CHAPITRE VIII

Le mont Sefton. — Le glacier Mueller. — Le *kéa*. — La province de Canterbury. — Christchurch et son origine. — Souvenir du tombeau de Napoléon Ier à Sainte-Hélène. — La race éteinte des moas. — Le *kiwi*. — Akaroa. — Traversée de l'île jusqu'à la côte ouest. — Passage des torrents. — Bealey. — La gorge d'Ottira. — Greymouth. — Départ pour l'île du Nord.

Les tentatives pour atteintre les cimes du mont Cook ou du Tasman n'ont jamais été couronnées de succès. L'ascension présente des difficultés insurmontables, dont n'a même pu triompher l'intrépide M. Green, qui fit le voyage d'Europe aux Alpes du Sud uniquement pour se frayer un passage jusqu'au sommet du mont Cook. Arrivé jusqu'à une altitude que nul pied humain n'avait atteinte avant lui, il dut abandonner son projet et ne regagna la base de la montagne qu'après avoir couru les plus grands dangers.

Nous devons donc nous contenter d'excursions plus modestes, qui néanmoins exigent une fatigue, récompensée par les incomparables points de vue de cette région glaciale. Une montée d'une demi-heure nous conduit sur un cône d'où le regard embrasse un assemblage de pyramides glacées sur lesquelles les rayons du soleil produisent des prismes aveuglants. La neige, qui étincelle dans les innombrables replis de ces flancs déchirés, s'étend à perte de vue comme un immense linceul. Trois perroquets au plumage

multicolore s'envolent d'un arbrisseau; leur présence dans ce milieu ne laisse pas de me surprendre.

Derrière les moraines qui se trouvent à nos pieds, nous apercevons le glacier Mueller, et plus loin le mont Sefton. De temps en temps un bruit sonore et lugubre se répercute dans les anfractuosités et les crevasses : ce sont des avalanches, qui sont comme le déchirement du colosse, et qui nous réveilleront constamment la nuit.

Le passage de ces moraines est très fatigant; des torrents de neige fondue s'y frayent un passage à des centaines de pieds de profondeur, et vont se jeter dans la rivière du Hooker qui baigne les assises du glacier.

Bientôt nos chaussures ferrées s'enfoncent dans la neige et nous approchons du glacier Mueller aux reflets de cristal et aux aiguilles bizarres. Les cavités et les parois congelées ont une nuance de bleu et de vert, qui semblerait indiquer une construction artificielle, et cependant c'est bien la nature des régions alpestres dans toute sa nudité et dans toute sa splendeur. A gauche nous distinguons quelques bouquets de lis des montagnes, dont nous parvenons à nous procurer des échantillons; à droite, les squelettes de cinq moutons qui probablement ont cherché un refuge sous ce bloc de rocher dans une des fréquentes tourmentes de neige, et qui y ont trouvé la mort.

Plus loin ce sont des cascades, provenant de la fonte des neiges; leurs eaux glacées pénètrent dans les interstices des moraines et les fissures du sol accidenté, pour reparaître à plusieurs kilomètres de distance. Mes compagnons ont la force et le courage de continuer leurs explorations et de faire une partie de l'ascension du mont Sefton; je leur donne rendez-vous pour le soir et me contente d'admirer les différents points de vue que m'offre le grand glacier avec son puissant entourage.

De tous les géologues et explorateurs, le professeur von Haast est celui qui a le mieux étudié la structure des monts néo-zélandais, et en donne la description la plus digne de foi. Le docteur Hochstetter et M. Green ont contribué de leur côté à faire connaître cette chaîne de montagnes, qui

s'étend comme une immense épine dorsale sur plus de 200 kilomètres de longueur. Pour les dimensions et les altitudes, les pics les plus élevés des Alpes du Sud peuvent se comparer aux plus vastes glaciers d'Europe; pour n'en citer que les principaux, nous trouvons :

	Hauteur.
Le mont Cook	3 756 mètres.
Le Tasman......................	3 499 —
Le Sefton......................	3 332 —
Le pic La Pérouse..............	3 159 —
Le mont de la Bêche............	3 056 —
Le Hochstetter Dome	2 841 —

Mes compagnons, qui ont eu l'amabilité de me laisser notre guide, se sont aventurés un peu loin dans l'ascension d'une partie du mont Sefton; la nuit les a surpris au milieu d'une descente pénible, et ce n'est qu'à dix heures du soir qu'ils reviennent, harassés et épuisés, à l'hôtel de l'Ermitage.

Les deux journées suivantes sont consacrées à des explorations moins fatigantes, du côté du mont Tasman, et nous nous félicitons déjà du beau temps exceptionnel qui a favorisé notre séjour dans cette vallée, quand le ciel, se couvrant de nuages, nous enveloppe d'un brouillard épais, dérobe à notre vue la série de montagnes blanchies, et nous présage un déluge pour le retour du lendemain. C'est que les pluies torrentielles sont fréquentes dans les parages du mont Cook, et la route, après quelques heures, se transforme en marais.

Nous nous réveillons par une pluie battante qui n'a pas discontinué un seul instant depuis la veille au soir; le cocher ne peut pas différer son départ, qui est subordonné au service de la poste. Nous n'avons donc qu'à nous envelopper de nos imperméables et à nous garantir tant bien que mal dans cette voiture découverte contre les intempéries dont nous sommes les victimes. Le vent souffle et l'eau transforme en lac le fond de notre véhicule.

Heureusement qu'au bout de trois heures nous voyons

apparaître la fin de nos souffrances, augmentées par le cahotement incessant dans un marécage qui menaçait de nous enliser. Non seulement la pluie cesse, mais nous constatons à notre stupéfaction que dans la contrée où nous pénétrons, la route est complètement sèche. Une poussière aveuglante vient se coller sur nos vêtements trempés; nous sommes tombés de Charybde en Scylla. Et derrière nous rien qu'un rideau d'un gris foncé, une mer de brouillard qui a la cruauté de nous refuser le dernier regard que nous aurions désiré jeter sur la face éclatante du géant disparu.

A la halte où nous changeons de chevaux, mes deux aimables compagnons me quittent. Ils y trouvent un domestique qui est venu à leur rencontre avec des chevaux de selle, et bientôt je les vois disparaître par un petit chemin de montagne qui les conduira à une station perdue dans le désert. Le lac Pukaki, uni comme un miroir il y a quelques jours, se présente aujourd'hui comme une mer écumante. Ce phénomène se produit assez souvent en Nouvelle-Zélande, et en un rien de temps ces eaux tranquilles, soulevées par une forte brise du nord-ouest, se transforment en vagues menaçantes, qui mettraient en danger la frêle embarcation qui aurait à les traverser. Ce cas ne se présente pas cependant, car le seul petit bateau qu'on peut apercevoir sur la nappe d'eau entière appartient à l'hôtelier, et la distance qu'il a quelquefois à franchir se borne à une cinquantaine de mètres à proximité du bac.

Les plaines monotones de Pukaki au lac Tekapo présentent un peu plus d'animation à mon voyage de retour. Les milliers de moutons errant sur une étendue de centaines de kilomètres se sont décidés cette fois-ci à descendre des collines et à se réunir dans les environs du chemin où passe notre voiture. La vie nomade de ces troupeaux les rend invisibles quelquefois pendant des mois entiers; mais, vers l'époque de la tonte, les chiens, merveilleusement dressés, savent les chercher dans les ravins et les vallons, dans les replis les plus cachés, jusque sur le sommet des montagnes, et leur faire prendre la route du hangar où ils auront à subir l'opération annuelle.

Ces chiens, d'un instinct et d'une adresse remarquables, représentent une valeur importante. On m'en a montré que leurs maîtres avaient payés jusqu'à 1 000 et 1 200 francs.

Le plus souvent les propriétés étendues des éleveurs sont limitées par des poteaux que relie un fil de fer, mais à l'endroit où la route passe à travers ces propriétés, on rencontre une barrière en bois qu'on doit ouvrir et refermer ensuite après le passage de la voiture. C'est dans les mœurs du pays que le cocher ne se dérange pas, mais qu'un des passagers descende pour s'acquitter de cette double besogne. Quelquefois le propriétaire des terrains, craignant qu'on n'oublie de refermer sa clôture, installe un chenil à l'endroit du passage. Le chien, auquel le berger apporte l'eau et la nourriture quotidiennes, y fait fonction de garde champêtre et empêche les moutons vagabonds de passer, si le hasard les amène dans cet endroit.

« Connaissez-vous cet oiseau, gris verdâtre, au bec recourbé, qui perche sur ce poteau? » me demande mon automédon au moment où je descends pour la dixième fois pour ouvrir une barrière. C'est le *kéa*, oiseau herbivore avant l'introduction du mouton en Nouvelle-Zélande, mais devenu depuis lors carnivore et assassin, on ne sait comment. Le kéa, qui a la grandeur d'une pie, se pose tranquillement sur le dos du mouton; ses griffes trouvent un appui facile dans la couche épaisse de laine, et avec la précision d'un chirurgien il fait avec son bec aigu une entaille dans la peau de la pauvre bête, juste à l'endroit où se trouvent placés les rognons. Le mouton, affolé, a beau se débattre, l'oiseau ne lâche pas sa proie et ne reprend son vol qu'après avoir arraché toute la partie graisseuse qui enveloppe le rognon. Inutile d'ajouter que le mouton succombe après quelques jours d'horribles souffrances.

La chaleur est intense quand je repars le lendemain de Tekapo; mais, en m'approchant de la gorge de Burke, un froid glacial m'oblige à m'envelopper dans une couverture, comme si je traversais les steppes de la Sibérie. Ces transitions de température sont assez fréquentes dans le pays;

je ne me rappelle pas avoir jamais éprouvé des différences climatériques aussi soudaines qu'en Nouvelle-Zélande, et sous ce rapport je suis loin de partager l'avis d'autres voyageurs, qui vantent dans leurs récits le climat incomparable de ces deux îles.

A Timaru je trouve l'express venant de Dunedin, et dans la soirée je débarque à Christchurch, chef-lieu de la province de Canterbury, où j'ai le choix entre deux hôtels également bien tenus. C'est une ville qui, avec ses faubourgs, compte 45 000 habitants, et dont l'étendue égale celle de Dunedin. Les édifices publics, le jardin botanique, les nombreuses églises, sont tous de construction récente, car il y a moins d'un demi-siècle on ne trouvait sur cet emplacement qu'un plateau sans arbres et sans trace d'habitation humaine. Les émigrants qui débarquèrent dans le petit port de Lyttelton (à quinze minutes de distance par chemin de fer de Christchurch), et qui avaient entendu monts et merveilles du nouveau pays annexé à la couronne britannique, se trouvèrent désappointés en escaladant la colline qui domine le port. L'aspect aride et désolé de la région n'était guère fait pour les encourager. Et cependant voilà ce qu'un peuple éminemment colonisateur sait produire. Il émigre sans avoir souvent la moindre perspective de revoir le sol qui l'a vu naître; il comprend qu'il doit faire son *home* de la terre étrangère; il ne recule devant aucune fatigue; il désire se faire une situation supérieure à celle qu'il aurait pu occuper dans la mère patrie, et à force de volonté et de zèle il réussit et prospère.

La rivière Avon, aux bords pittoresques, serpente au milieu de la ville entre des rangées de saules pleureurs, qui donnent à Christchurch un aspect tout particulier. On en voit dans les parcs, aux alentours de la ville, partout, et l'on se demande comment cet arbre, dont la place est marquée dans les cimetières, a été choisi pour faire la décoration de toute une ville.

C'est le hasard qui a décidé de cette ornementation sépulcrale. Le navire qui transporta les émigrants fit relâche à Saint-Hélène, et un des passagers, jardinier de

son état, s'amusa à découper deux boutures au saule dont les branches pendantes abritaient la tombe de Napoléon Ier. Arrivé en Nouvelle-Zélande, il les planta, et de bouture en bouture on arriva à doter la ville de la masse de saules pleureurs qu'on y trouve aujourd'hui.

Le musée de Christchurch compte parmi les plus remarquables du pays, car, de même qu'en toute ville de quelque importance de la Nouvelle-Zélande on trouve un champ de courses, on est sûr d'y trouver aussi un musée, dont l'organisation et la direction sont confiées à des professeurs habiles. Celui de Christchurch doit sa renommée au professeur von Haast, qui l'a fondé et qui a consacré une grande partie de sa vie à son succès et à son développement.

C'est là qu'on trouve la collection la plus complète de l'oiseau géant, le moa (*Dinornis*), disparu depuis des siècles. Le moa, dont la hauteur atteignait souvent de 3 à 4 mètres, appartenait à la famille des autruches, et d'après les traditions il était couvert d'un plumage éclatant. Il y a divergence d'opinion parmi les savants au sujet de l'époque d'extinction de cet oiseau. D'aucuns prétendent qu'il existait encore lors de l'occupation du pays par les Maoris, attendu qu'on aurait trouvé des fragments de plumes et de squelettes dans certains anciens tombeaux; d'autres émettent l'opinion que la race aurait déjà été entièrement éteinte avant la première occupation humaine. De l'avis de sir James Hector, auteur de plusieurs livres scientifiques et directeur du musée de Wellington, cette dernière version ne peut offrir aucun doute. Les squelettes et les ossements n'ont jamais été rencontrés que profondément enfouis dans le sable et dans les marais, sous les couches d'alluvion et dans les grottes, tandis que les traces de la première occupation humaine se retrouvent sur la surface du sol et dans les cavernes.

Un autre oiseau, dont le nombre diminue d'année en année, et qui semble destiné à disparaître dans un avenir prochain, est le kiwi (*Apterix*). Cet animal étrange, qui tient de la poule, dont il a un peu plus que la grandeur, et

de la bécasse, dont il a le bec, n'a ni ailes ni queue, et porte au pied quatre orteils rapprochés. Son corps est couvert de poils au lieu de plumes. Il a disparu des régions habitées, mais les parties montagneuses de l'île en contiennent toujours, et la chasse que lui font les indigènes dans ces contrées d'accès difficile ne peut que contribuer à l'extinction graduelle de cette race curieuse. C'est un oiseau nocturne, qui va chercher la nuit sa nourriture, composée d'insectes.

L'œuf qu'il pond est d'une dimension fabuleuse par rapport à la grandeur de son corps. Ne pouvant voler, il saute, et devient facilement la proie du chien, qui le poursuit, et dans lequel il trouve un ennemi acharné.

Le petit chemin de fer qui relie Christchurch à Lyttelton est un chef-d'œuvre de construction, dû à la persévérance de M. Moorhouse. Jusqu'à une époque peu reculée, la seule communication entre la ville et le port de Lyttelton était par les collines; la route était difficile et longue, et les frais élevés de transport des marchandises entravaient le développement du commerce de la métropole. Au fur et à mesure que la province de Canterbury prit une part plus considérable dans le mouvement du commerce, il devint indispensable de chercher un moyen pour conduire à meilleur marché au port d'embarquement les produits agricoles de la province dont Christchurch était le débouché. M. Moorhouse préconisa l'idée d'un tunnel à travers la coulée de laves, mais rencontra une grande opposition, son projet paraissant présenter des difficultés insurmontables, tant au point de vue de la dépense que sous le rapport de la formation du sol.

M. Moorhouse, ne se laissant pas décourager, et s'adjoignant un ingénieur distingué, M. Edward Dobson, obtint finalement gain de cause. Le tunnel, qui est un des plus beaux travaux d'art de la Nouvelle-Zélande, fut construit. Sa longueur est de 2 800 mètres, et les frais se sont élevés au chiffre rond de 5 millions de francs.

Le port de Lyttelton est un des meilleurs de la colonie; il possède avec celui d'Auckland la flotte de commerce la

plus nombreuse. Deux brise-lames en protègent l'entrée, et la profondeur de ses eaux permet aux voiliers de fort tonnage d'accoster aux quais. Comme coup d'œil, Lyttelton ne le cède en rien à Port Chalmers; la montée des collines qui forment le cadre de la baie est facile, et la vue qui s'étend sur les plaines riantes de la province de Canterbury dédommage largement le touriste qui en fait l'ascension.

Nous ne voulons pas quitter cette région sans dire un mot de la petite ville d'Akaroa, à laquelle se rattachent des souvenirs historiques qui ne sont pas sans intérêt pour la colonisation française. Un certain baleinier, le capitaine L'Anglois, avait visité cette partie de la côte. Charmé par la position d'Akaroa, il acheta aux indigènes une étendue considérable de terrain, et retourna en France pour recruter des immigrants. Le gouvernement encouragea son entreprise et mit à sa disposition un vieux navire de guerre, sous le commandement du capitaine Lavaud, pour protéger les colons à leur arrivée. Lavaud reçut la mission de devancer les immigrants et de préparer leur installation. L'Anglois, de son côté, quitta l'Europe avec ceux que la perspective de la fortune attira sur ces rives lointaines, et jeta l'ancre dans la baie d'Akaroa, le 17 août 1840.

Un fait inattendu ne laissa pas de le surprendre. Au moment où son navire, le *Comte de Paris*, contourna la pointe de la baie, on distingua de la dunette le pavillon britannique flottant gaiement sous l'ondulation de la brise matinale. L'aventurier, désappointé, eut bientôt le mot de l'énigme. Le capitaine Lavaud, avant de toucher à Akaroa, avait fait relâche à Auckland, où le capitaine anglais Hobson, qui représentait les intérêts de sa souveraine dans cette partie du Pacifique (la Nouvelle-Zélande n'ayant pas encore été annexée à l'Angleterre à cette époque), lui fit l'accueil le plus cordial. Dans un moment d'épanchement imprudent, le commandant français dévoila le secret de sa mission et vanta les beautés du port d'Akaroa et la fertilité de la contrée adjacente.

Hobson était un homme d'action et peu scrupuleux. Il

avait la conviction que la Nouvelle-Zélande était destinée à un grand avenir, et partant il n'avait qu'un seul souci : c'était d'annexer cette perle des antipodes à la couronne du royaume britannique. Et c'est ainsi que, pendant que l'aimable Français s'amusait à terre, il dépêcha en toute hâte un petit navire de guerre, le *Britomart*, dans la direction d'Akaroa, avec l'ordre d'y planter, si possible, le drapeau anglais avant l'arrivée des Français. Le stratagème réussit, et lorsque Lavaud se dirigea paisiblement vers la terre désirée, il constata à sa grande stupéfaction qu'il était en retard de quelques heures. La veille au soir le pavillon anglais avait été planté sur la colline qui domine la baie, et non seulement Akaroa, mais la Nouvelle-Zélande tout entière vint s'ajouter aux possessions importantes de l'Angleterre en Australasie.

Je me décide à traverser de nouveau l'île, et à visiter la côte ouest. Les communications sont régulières, et si les chemins de fer font encore défaut sur certains parcours, le service des diligences est admirablement organisé. Au 31 décembre 1887 la longueur totale des chemins de fer en exploitation était de près de 3 000 kilomètres. La plupart des lignes appartiennent au gouvernement; il n'y a que quelques embranchements qui font l'objet d'une exploitation privée. D'année en année, l'étendue des chemins ferrés augmente; le développement du commerce, de l'industrie et de l'agriculture exige des communications plus rapides et moins coûteuses. C'est que sur la terre des Maoris on ne se croirait guère dans une colonie perdue dans la zone antarctique : elle possède, comme la mère patrie, ses manufactures, elle fabrique ses propres locomotives et ses wagons, comme elle construit ses voiliers et ses vapeurs.

Le train me dépose à Springfield, et je monte, à côté du cocher, sur le siège d'une diligence bondée de voyageurs. Les bagages, qu'il faut forcément réduire au strict nécessaire, sont amarrés avec des courroies derrière la voiture, et forment une pyramide que contient une planche horizontale faisant saillie à l'extrémité du véhicule. Au sommet

le cocher-artiste construit un second chargement de boîtes et de paquets de toutes sortes, qu'il recouvre d'une bâche, maintenue par de solides lanières; l'attelage se compose de cinq chevaux; le long fouet claque, et nous voilà partis au galop pour admirer les plus beaux sites de l'île, une nature qui peut rivaliser avantageusement avec ce que le monde offre de plus pittoresque.

Je n'aurais jamais cru la veille au soir, dans la salle de lecture de l'hôtel de Christchurch, que ce monsieur fumant nonchalamment son cigare sur un des divans, et ayant les allures d'un touriste aisé, au complet gris et à la moustache frisée, fût le conducteur de la diligence! Il faut bien cependant que je me rende à l'évidence. Il me tend la main comme à un vieux camarade et me donne l'assurance que les nuages qui m'ont inquiété un peu vont se dissiper de l'autre côté de la gorge où nous entrons.

Mais voici que, devant une habitation isolée, trois dames, dont la plus jeune doit avoir dépassé la soixantaine, se dressent devant la tête des chevaux et obligent la diligence de s'arrêter. Il y a derrière moi, à un mètre d'élévation, une banquette supplémentaire à trois places, restées inoccupées. Les places ont été retenues par le trio, qui se dispose à faire l'escalade, passablement difficile. Le cocher a beau leur représenter que ces places élevées ne conviennent guère à des dames, et que dans l'intérieur de la voiture il y aura certainement des voyageurs disposés à faire l'ascension à leur place — un évêque obligeant et deux jeunes gens ont déjà sauté à terre pour les engager à les remplacer, — leurs observations combinées viennent se briser contre l'entêtement féminin. Ces dames ont retenu la banquette supérieure pour pouvoir mieux jouir de la vue, et elles ne la céderont à personne!

All right! et l'exercice gymnastique s'accomplit au milieu d'un fou rire. Il n'y a que les chevaux qui ne doivent pas être contents de ce supplément de charge, d'autant plus que la route ne fait que monter jusqu'à ce que nous ayons atteint une hauteur de 900 mètres. Sur le sommet de la colline se trouve le poteau télégraphique le

plus élevé de la colonie. Le chemin est taillé dans le roc, et un précipice prolongé ne nous sépare que d'un pied de distance d'un gouffre béant. Les accidents sont rares, grâce à l'adresse des cochers et au jarret solide des chevaux; cependant il faudrait peu de chose pour que la lourde voiture avec tout son contenu allât s'écraser dans l'abîme, qui fait détourner la tête au voyageur non accoutumé à ce mode de locomotion. La description qu'on m'a faite du pays que je traverse n'a été exagérée sous aucun rapport; c'est bien la partie la plus belle de l'île que je parcours aujourd'hui. Rien qu'une succession de montagnes dont le périmètre s'accuse par un cordon de verdure, des panoramas splendides et, dans le lointain, des pics blanchis, semblant perforer un ciel d'azur.

Nous dépassons le lac Linden à notre gauche, et plus loin le lac Pearson à notre droite. De temps en temps, la voiture doit traverser la rivière, dont la crue a été augmentée par la fonte récente des neiges. Dans la saison où nous sommes, cette crue peut présenter de graves inconvénients; la diligence, venant en sens inverse, a dû s'arrêter dernièrement pendant trois jours à Bealey avant d'oser risquer le passage. Un bûcheron que nous rencontrons donne à notre conducteur des renseignements satisfaisants sur l'état des eaux; le passage pourra se faire sans danger.

Qui n'a jamais accompli ces voyages accidentés à travers des torrents rapides, grimpé sur le siège d'une diligence dont le fardeau se mesure à des centaines de kilos, éprouve une sensation peu rassurante. Les chevaux s'enfoncent jusqu'au ventre, et l'eau pénètre fréquemment dans le fond de la voiture. Le cahotement sur les cailloux amoncelés, formant en certains endroits des ornières qui menacent de faire chavirer votre véhicule, vous oblige à des précautions d'équilibre incessantes, et c'est avec un sentiment de bien-être que vous saluez la berge où les chevaux sont autorisés à prendre quelques minutes de repos.

En hiver, ces rivières sont complètement sèches, mais en été la fonte de la neige des Alpes les transforme en tor-

rents. Nous sommes au mois de février, c'est-à-dire en plein été dans l'hémisphère austral, et les eaux couvrent une superficie de plusieurs milles à la ronde.

Souvent, à cause de l'inégalité du terrain inondé, on remarque des oasis dans le plateau liquide; ce sont des endroits de base plus élevée, que l'eau ne peut atteindre. Le cocher se dirigeant de préférence sur ces entassements non immergés, on croit passer une douzaine de rivières, quand en réalité l'ensemble n'en représente qu'une seule.

Il est huit heures du soir lorsque nous arrivons à l'hôtel plus que médiocre de Bealey, et la propriétaire de l'établissement fait la répartition du nombre des hôtes qui lui arrivent, par rapport au nombre des chambres que contient sa maison. Dans beaucoup d'hôtels d'Australie et de Nouvelle-Zélande, la majorité des chambres contiennent deux lits, de façon à pouvoir héberger deux voyageurs, quand même ils seraient complètement étrangers l'un à l'autre. On paye un prix uniforme, comprenant le logis, la nourriture, le service et l'éclairage; les hôteliers ne trouvent donc aucun inconvénient à soumettre le client au système des bateaux à vapeur, où une seule cabine abrite deux passagers.

Ce système cependant ne convient pas à mes goûts, et en touriste prévoyant je m'étais précipité du haut de mon siège pour déclarer à la propriétaire, avant la descente de mes compagnons de voyage, que je m'inclinerais devant le payement de la double taxe plutôt que de partager ma chambre avec qui que ce fût. La réponse classique *all right!* réglait ma situation; je m'enfermai à double tour dans la pièce qui me fut assignée, et je m'amusai à entendre dans les corridors les combinaisons proposées à l'assemblage d'éléments disparates que le hasard avait déversés dans ce triste logis.

L'éternel gigot de mouton est le plat de résistance du frugal repas; le cocher préside au dîner, et c'est encore à lui qu'incombe comme découpeur la fonction d'apaiser l'appétit de notre groupe affamé.

Aux premières lueurs de l'aube chacun regagne sa

place dans la voiture, et les trois Grâces grimpent sur leur banquette avec une agilité qui fait l'admiration de la jeunesse destinée à se caser dans l'intérieur.

Notre cocher est remplacé sur le parcours que nous avons à faire par une célébrité du pays, réputée comme le phénix des automédons néo-zélandais. Il gagne 7 livres sterling par semaine, et toutes ses dépenses d'hôtel lui sont remboursées par les entrepreneurs du service! voilà un métier qui tenterait beaucoup de déshérités de la fortune, si ce n'était que ses fonctions lui imposent une responsabilité outre mesure. Il faut être artiste dans toute la force du terme pour conduire pareil attelage à travers la route affreusement étroite de la gorge d'Ottira, contournant pendant des heures des rochers escarpés, et bordant des précipices dont l'aspect fait frémir. Avant d'arriver à la gorge, une nappe d'eau s'étend à perte de vue devant nous. Il faut d'abord un coup d'œil expérimenté pour connaître les passages guéables au milieu de ce rapide torrent; quelques mètres de plus à droite ou à gauche, et nous ferons un plongeon qui sera notre perte. Çà et là des poteaux indicateurs, émergeant de l'eau, indiquent approximativement la direction à prendre; mais la vraie boussole, c'est l'expérience de l'homme qui tient les rênes dans ses mains solides, et dont la voix excite les vigoureux chevaux.

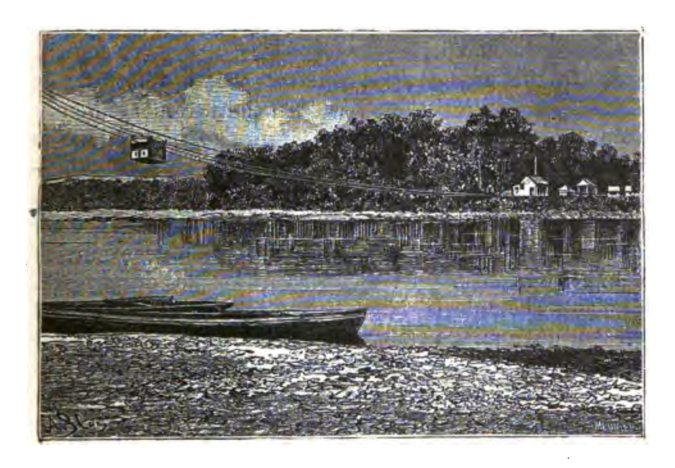
La gorge d'Ottira est merveilleusement belle; la route serpente comme un ruban aux plis multiples au milieu d'une végétation touffue et luxuriante. Une rivière tumultueuse, ou plutôt une série de cascades mugissantes, déferlant dans l'abîme sur des rochers sans fin; la forêt vierge s'étalant dans toutes ses splendeurs et dans tous ses mystères; le rata aux tons écarlates, apparaissant en délicieux bouquets à travers le feuillage d'arbres séculaires; les fougères arborescentes enveloppant de leur gracieux décor la base des pins et des bouleaux; les lianes s'enchevêtrant autour de cette masse compacte; une cascade descendant de la crête d'une montagne et se perdant dans ce fouillis inextricable : voilà le spectacle éblouissant qui se

déroule à nos regards. En sortant de la gorge nous traversons pendant cinq heures une forêt vierge; le chemin, découpé à coups de hache dans ce labyrinthe de verdure, est bien entretenu. Nulle part la moindre trace de vie animale; c'est comme si la mort régnait dans cette solitude prolongée. Il n'y a que le poteau du télégraphe, sortant de la brousse à distances égales, qui nous prouve que nous devons aboutir à un centre habité.

Voici la fin de la forêt; notre voiture s'arrête devant un petit hôtel, et pendant qu'on change de chevaux, j'accepte le verre de bière rafraîchissante que l'aimable évêque veut bien m'offrir. Je me trouve bientôt transporté dans une contrée aurifère en pleine activité. D'énormes jets d'eau lancés par des machines à vapeur servent à tamiser les sables où se trouve le précieux métal, et les terrains, bouleversés sur une étendue de plusieurs milles à la ronde, présentent le tableau d'une éruption volcanique. La majorité des travailleurs se compose de Chinois, quoique la présence de l'or y ait attiré également bon nombre d'Européens et d'Australiens. C'est dans les banques des villes qu'ils portent le résultat plus ou moins fructueux de leurs recherches. Pépites et poussière d'or sont pesées, et la valeur intrinsèque leur est versée au cours du jour. L'or est fondu en lingots et expédié en Angleterre.

La diligence me dépose à Kumara, et continue sa route vers Hokitika. Je regrette que le temps me manque pour une autre excursion dans la région alpestre faisant suite à la chaîne dont le mont Cook forme le principal attrait. Cette chaîne s'étend à l'ouest des montagnes dont j'ai pu contempler les sommets; son principal glacier, le François-Joseph, est alimenté par les champs de neige du mont Tasman et du mont de la Bêche. Le professeur von Haast, en explorant cette partie de la Nouvelle-Zélande en 1865, se fraya un passage jusqu'au fameux glacier, et lui donna le nom de François-Joseph, en l'honneur de l'empereur d'Autriche. Je m'embarque donc à un kilomètre au delà du village de Kumara, dans un tramway des plus primitifs, où le bois remplace le fer dans la construction des rails; leur sillon

va se perdre dans une autre forêt vierge que j'aurai à traverser pour arriver à Greymouth. Au bout d'une heure, on stoppe devant une rivière qui s'appelle le Teremakau. C'est un grand cours d'eau, dont la largeur est d'environ deux cent cinquante mètres, tandis que les bords des deux rives s'élèvent à une centaine de mètres au-dessus de son niveau. Passagers et bagages sont transbordés dans un wagon



Passage de la rivière Teremakau.

pourvu à la partie supérieure d'anneaux que traverse un épais câble en fer tendu d'un rivage à l'autre.

Au moyen d'une machine à vapeur, le singulier moyen de transport est mis en mouvement, et glisse au-dessus du gouffre. La courbe que je décris en sens descendant semble devoir nous laisser suspendus au milieu du fleuve; mais bientôt notre wagon reprend une marche ascendante, et me dépose sans secousse sur la rive opposée, où un tramway, de la forme d'un fourgon à bagages, nous attend pour nous conduire à notre destination.

Bientôt la mer se dessine à gauche; nous arrivons à Greymouth, situé sur la côte ouest, en plein centre

houiller. La production des houillères néo-zélandaises s'élève actuellement à près de 700 000 tonnes par an, et, le charbon étant de très bonne qualité, les nombreux bateaux à vapeur qui font le service entre les différents ports des deux îles et ceux d'Australie ont remplacé depuis longtemps leurs approvisionnements d'origine anglaise par le produit des mines de Greymouth et de Westport. La ville en elle-même n'offre rien de particulier; au surplus, le lendemain est un dimanche, et si ce jour férié est d'une monotonie désespérante dans tout pays anglais, l'aspect d'une petite ville de province en Nouvelle-Zélande devient lugubre à l'excès. C'est une journée merveilleusement appropriée pour le touriste qui a ses impressions de voyage à rédiger et se trouve en retard avec sa correspondance.

Heureusement que la nature ne s'associe pas au deuil qui semble planer sur l'existence active. Une excursion dans les environs me fait apprécier les beautés du paysage, de l'autre côté de la rivière Grey. A l'aide de la hache et du feu, des prairies verdoyantes ont surgi au milieu de la brousse qui s'étend partout dans le lointain; la culture a remplacé l'état sauvage, et un bétail de forte apparence me rappelle les prés de Normandie ou de Bretagne. A mon retour dans la ville je suis salué par un bruit continuel de pétards, accompagné de cette odeur spéciale de graisse brûlée qui est propre aux villes chinoises. C'est le jour de l'an des Chinois, dont Greymouth renferme un nombre relativement considérable, et leur joie se manifeste d'une façon bruyante dans le quartier spécial qu'ils habitent.

Une descente dans une mine de houille ne m'apprend rien de nouveau, mais je l'accomplis tout de même, ne serait-ce que par acquit de conscience et pour ne pas refuser l'offre obligeante du propriétaire d'un des bassins houillers. La contrée où se trouvent ces mines renferme une qualité d'argile qui a donné naissance à l'installation d'importantes briqueteries.

Je ne veux pas quitter l'île du Sud sans parler de sa flore et en premier lieu d'une plante propre à la Nouvelle-

Zélande méridionale ; c'est le lin (*Phormium tenax*), qui remplace dans cette partie du monde le bambou de l'Inde, au point de vue de l'usage multiple que les indigènes savent en faire, et constitue un important article d'exportation pour le pays. Déjà avant l'annexion à la couronne d'Angleterre, les baleiniers visitant les côtes avaient établi avec les aborigènes un commerce actif de cet article, apprécié à cette époque en Australie ; et les importations dans le seul port de Sydney s'élevèrent à une valeur de 50 000 livres sterling entre les années 1828 et 1832.

Les filaments extraits des feuilles servent à la fabrication de toile à voile, de cordages et même de vêtements, tandis que les Maoris savent utiliser toutes les parties de la plante, tant dans la construction de leurs huttes et de leurs canots que pour nombre d'usages domestiques. C'est surtout dans les environs des lacs qu'on rencontre une quantité innombrable de ces buissons épineux, qui donnent au pays un aspect tout particulier. La feuille, en forme d'épée, se dresse dans tous les sens comme un éventail déployé ; à l'état desséché elle servait de papier aux Maoris, avant que le papier à lettres d'Europe fût importé dans la colonie.

Au fur et à mesure que la civilisation et le progrès s'introduisirent, l'expérience des colons vint en aide aux pratiques superficielles des habitants ; l'amélioration des procédés de fabrication devint le point de départ d'une production bien plus considérable, et la valeur exportée de nos jours est près d'atteindre le chiffre d'un million de francs par an.

La Nouvelle-Zélande produit une grande variété d'arbres, dont les bois ont pu être appréciés à notre dernière Exposition. Nous y trouvons le bouleau, le kaori, le cèdre, le pin et d'autres arbres indigènes, à côté des différentes espèces introduites d'Australie ou d'Europe et poussant sur ce sol fécond avec une vigueur qui leur manque souvent dans les pays d'origine. La plupart des arbres se distinguent par une dureté exceptionnelle ; on les emploie avec avantage dans la construction de jetées et de ponts, et comme tra-

verses de chemin de fer, tandis que pour la menuiserie et l'ornementation l'artisan n'a que l'embarras du choix.

Le houblon pousse dans certains districts avec une vigueur sans égale; il abonde dans les environs de Nelson. Quant aux fruits, on les trouve presque partout, et ceux des climats chauds, tels qu'oranges, citrons et mandarines, prospèrent sur le même sol que la pêche, la poire, le raisin, l'abricot, le melon et en général tous les fruits importés des climats tempérés.

La route de Greymouth par Reefton et Lyell jusqu'à Nelson demande trois jours de diligence; elle est belle, mais n'offre pas les vues grandioses que j'ai été à même de contempler en traversant toute l'île de Christchurch jusqu'à la côte ouest. Je regrette de ne pouvoir me réjouir à la vue de la coquette ville de Nelson, avec ses champs de houblon et ses aqueducs, mais j'ai peur que le voyage par terre ne me prenne trop de temps. Je choisis donc la route de mer pour me rendre dans l'île du Nord, d'autant plus que le départ des bateaux de Nelson à Wellington est subordonné au hasard d'une navigation arbitraire. La *Union Steam Ship Company of New Zealand*, la seule dont les steamers font le service des deux îles, a le monopole du trafic, et le monopole en matière de lignes à vapeur signifie : exploitation du voyageur, exposé à des départs continuellement ajournés, au profit d'actionnaires récoltant de gros bénéfices. De Greymouth au moins les départs pour Wellington sont fréquents, et un petit steamer, bon marcheur, est annoncé pour midi. Devant l'agence je lis même l'annonce : *At noon, sharp*, ce qui veut dire : A midi juste. Le mot anglais a une signification plus précise même que son équivalent français, mais qu'importe à cette compagnie qui fait le désespoir de tous les habitants de la Nouvelle-Zélande et des touristes qui viennent la visiter? S'il ne part pas à midi, ce sera pour ce soir ou demain.

Je me rends à bord avant l'heure indiquée — et nous partons à six heures du soir! En dehors de moi il n'y a qu'une dame âgée comme passagère; nous avons donc le choix des meilleures cabines. Le capitaine supplée par son

amabilité au manque de bien-être et à la cuisine détestable de son navire. Je me trouve seul à table avec lui, car la dame a disparu aussitôt que l'hélice s'est mise en mouvement. Elle n'a pas le mal de mer, loin de là! elle souffre de la migraine.

Je me suis demandé souvent en voyage par quel effet de fausse honte un passager ne veut pas le plus souvent avouer son mal de mer. Est-ce donc un crime ou un aveu d'infériorité auprès de ses semblables que de souffrir du tangage ou du roulis d'un plancher mal assujetti sur le niveau mouvant qui vous supporte? Combien de fois ne rencontre-t-on pas de ces infortunés qui nient jusqu'à la dernière extrémité le malaise toujours croissant qu'ils éprouvent; qui deviennent jaunes, livides, verdâtres; qui fixent un seul et même point avec l'immobilité d'un hypnotisé et ne disparaissent qu'au moment où il n'y a plus moyen de donner le change! Le lendemain ils trouveront encore le courage de vous persuader que ce n'était qu'une névralgie ou un accès de froid.

L'entrée du détroit de Cook est très agitée en général; un fort courant qui souvent atteint la vitesse de dix nœuds mérite la surveillance la plus sérieuse, et quand le commandant appelle mon attention sur les rochers devant lesquels nous passons, je ne m'explique pas comment les premiers navigateurs qui ont exploré ces parages ont pu affronter impunément les dangers que présentaient ces côtes inconnues. En dehors du péril d'échouement ou de naufrage, il y avait le danger de la rencontre avec les aborigènes, qui les auraient tués et mangés dans le cas où leurs navires se seraient perdus sur ces bords rocheux.

La baie du Massacre, qu'on me désigne à tribord, en offre précisément une preuve. Le premier Européen qui signala l'existence de la Nouvelle-Zélande fut le navigateur hollandais Abel Tasman. Il tâcha d'opérer une descente dans cette partie de l'île, mais, l'équipage de la baleinière ayant été attaqué par les indigènes, il n'eut que le temps de se sauver et de mettre le cap sur l'île du Nord. Il la contourna sans en prendre possession au nom de son gouvernement,

mais appela baie du Massacre le golfe dont l'approche faillit lui être fatale.

A droite nous passons l'île d'Urville, qui doit son nom au grand navigateur français; elle n'est pas habitée, mais sert de refuge quelquefois à des pêcheurs surpris par une mer démontée. Tout près, ma lorgnette me fait apercevoir des rocs où des milliers d'oiseaux de mer déposent leur guano; cette masse blanchâtre d'albatros et de pingouins ressemble à un immense linceul mouvant. Entre l'île d'Urville et la grande terre du Sud se trouve le *Passage des Français* (*French Pass*). Les capitaines ne s'y aventurent que par une mer absolument tranquille.

Les côtes sont pittoresques, mais également inhabitées. Ces montagnes contiennent du cuivre, on le sait, mais l'argent nécessaire a fait défaut jusqu'ici pour l'exploitation de ces gisements miniers.

Avant d'arriver à Wellington, un grand rocher émerge de la mer. On y a construit un phare colossal, habité par trois hommes. Ces exilés y sont livrés à leurs méditations durant trois mois consécutifs; au bout de ce laps de temps on leur accorde un mois de vacances, qu'ils vont passer sur la terre ferme, et pendant cette période ils sont remplacés par un autre trio que la vigie tient en réserve. La vie de ces ermites s'écoule donc dans l'isolement le plus complet, mais le poste est bien payé, et l'on m'affirme qu'en cas de décès de l'un d'eux les postulants à la succession sont nombreux. Leur promenade sur ce pic désolé se borne à un tour de quelques minutes, et leur nourriture consiste spécialement en une provision de conserves, renouvelée tous les trois mois.

Voilà la capitale qui se dessine à l'horizon; nous entrons dans la baie spacieuse, qui a la forme d'un fer à cheval, et sommes amarrés à quai à la tombée de la nuit.

CHAPITRE IX

Wellington. — L'éducation en Nouvelle-Zélande. — Le musée. — La chenille végétale. — Congélation de moutons. — Progrès général du pays. — La prison. — Origine des Maoris. — Décroissance de la race. — Leur procédé de tatouage. — Leur caractère guerrier. — Par Masterton à Napier. — Les incendies dans la forêt. — Gisborne. — La baie de la Pauvreté. — Les régions volcaniques. — Le lac Taupo. — Les lacs bouillants. — Ohinemutu. — La vie indigène. — L'éruption du mont Tarawera.

Wellington, dont la population avec les faubourgs s'élève à 28 000 habitants, est la capitale des deux îles et le siège du gouvernement. Elle est située à la pointe méridionale de l'île du Nord, et termine un pays fertile, riche en pâturages et en bois de différente nature. En 1839, un navire de guerre anglais, le *Tory*, jeta l'ancre dans la baie de Port Nicholson. C'était une expédition préliminaire organisée par la *New Zealand Land Company*, et l'année suivante, le 22 janvier, l'*Aurora* déposa les premiers immigrants sur ce coin de terre de la nouvelle patrie.

Le port présentant un refuge des plus sûrs aux navires du plus fort tonnage, la construction rapide d'une ville s'imposa à l'esprit colonisateur de la Grande-Bretagne, e le voyageur qui débarque aujourd'hui sur les quais mouvementés de la ville commerçante ne peut se soustraire à un sentiment bien justifié d'admiration devant ce développement universel et cette activité générale. Un examen plus attentif de la baie en fait ressortir le côté pittoresque. A

l'entrée quelques pics arides s'élèvent en sentinelles, ménageant un espace suffisant à un chenal profond et sûr, qui s'élargit tout d'un coup et se transforme en un vaste bassin. Au fond, le long des quais en bois qui servent d'entrée à la ville, de nombreux steamers embarquent ou débarquent leurs marchandises.

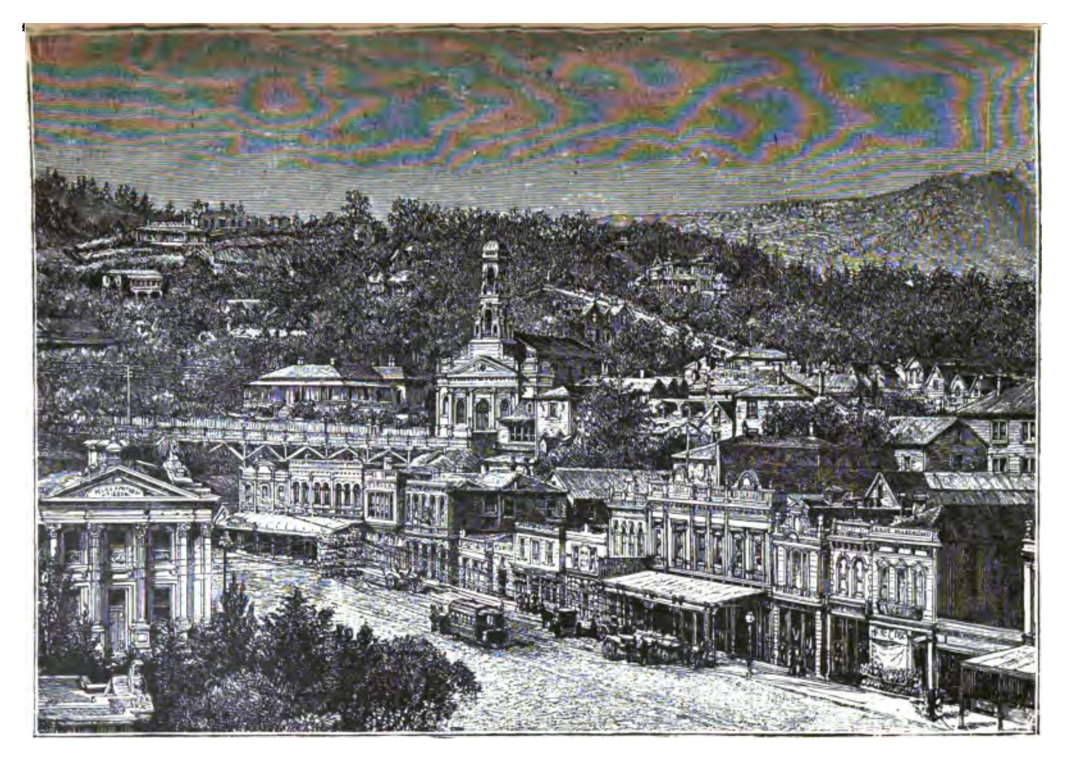
Les rues sont larges, des constructions élégantes flattent la vue, et l'ensemble présente un aspect de bien-être qui dépasse la première impression que produisent les villes du Sud. Le palais du gouvernement est un vaste édifice, entouré d'un parc coquet; il est construit en bois comme le bâtiment où se trouvent concentrés tous les bureaux de l'administration, comme la cathédrale et plusieurs autres édifices publics.

On prétend que les bureaux du gouvernement sont les plus grandes constructions en bois du monde; le choix de ce matériel a été imposé par la fréquence des tremblements de terre dans cette partie de l'île, et spécialement par les terribles effets du tremblement de terre de 1848, qui transforma presque toute la ville en un monceau de ruines.

Occupée par la Grande-Bretagne en 1839, comme nous venons de le dire, la Nouvelle-Zélande fut d'abord une dépendance politique de la Nouvelle-Galles du Sud. En 1841 elle prit le titre de colonie distincte, et en mars 1853, alors que la population blanche s'était suffisamment accrue par les émigrations d'Europe et d'Australie, sir George Grey fut nommé gouverneur général, siégeant à Auckland. Le pays cessa à cette époque d'être une colonie de la Couronne (*Crown colony*) et depuis se gouverna lui-même par un parlement composé de deux Chambres.

La Chambre législative se compose de 54 membres, nommés à vie par le gouverneur, tandis que les 94 membres de la Chambre des représentants sont choisis par le peuple. Quatre chefs maoris font partie de la première; dans la seconde nous en trouvons cinq. Tout citoyen ayant atteint l'âge de vingt et un ans peut être élu membre de la Chambre des représentants.

En 1865, le siège du gouvernement fut transféré d'Auck-



Une rue à Wellington.

land à Wellington; cette décision fut prise à cause de la position plus centrale de la dernière ville.

Depuis l'origine de la colonie, l'instruction a fait l'objet de la plus grande sollicitude de la part des gouvernants. On dépense annuellement une somme de 10 millions de francs pour les différentes écoles et les collèges, et la loi oblige les parents à envoyer leurs enfants à l'école jusqu'à ce qu'ils aient atteint un certain degré d'instruction. L'éducation dans les écoles de l'État est complètement libre. Il y a un nombre considérable de collèges, embrassant toutes les branches d'une instruction supérieure, de sorte que les fils de famille n'ont pas besoin, comme cela se voit dans beaucoup d'autres colonies, d'être envoyés en Europe pour faire leur éducation. Les universités de Dunedin, Christchurch, Wellington et Auckland peuvent soutenir sous tous les rapports la comparaison avec celle de nos pays d'Europe.

D'après le dernier relevé, le nombre des écoles se trouvant sous le contrôle du gouvernement s'élève à un millier; elles sont dirigées par 2 493 instituteurs; les écoles privées montent à 273. Dans ce nombre ne sont pas comprises les 71 écoles maories, où 2 500 enfants indigènes profitent des bienfaits de la civilisation.

Le musée de Wellington compte parmi les plus importants de la colonie. Les honneurs m'en sont faits par son aimable directeur, sir James Hector, qui me conduit en premier lieu dans la pièce spéciale représentant une maison maorie. Les sculptures en bois, exécutées par ces indigènes intelligents, sont des plus remarquables, et constituent le résultat d'un travail artistique et compliqué. La maison renferme elle-même toute une collection d'objets de ménage, de curiosités, d'armes et d'ornements divers.

C'est grâce à la bienveillance de M. Hector que je deviens l'heureux possesseur de quelques spécimens de l'intéressante chenille végétale qu'on trouve dans l'île du Nord, et que les Maoris appellent l'*aweto* (en latin, *Sphæria Robertsi*). Cette chenille ne se trouve que près du rata; au pied de cet arbre pousse un champignon. Quelque

graine de ce champignon, atome presque imperceptible, emportée par le vent, vient se glisser dans les interstices du corps de la chenille, presque toujours immédiatement derrière la tête. La graine, entrée dans le corps de l'insecte, s'y développe sous l'action de la chaleur animale. Elle avance, pousse, et finit par envahir la plus grande partie du corps de la chenille. C'est à cette époque-là que l'insecte, se sentant mourir, s'enterre dans le sable. La vie végétale se substitue à la vie animale, et la chenille cesse d'exister. La plante envahit le corps tout entier, et de l'interstice du cou, par où la graine est entrée, une tige, qui atteint la longueur de 10 à 15 centimètres, se fraye un passage. Cette tige, sortant de terre, indique la présence de l'insecte.

Le touriste qui visite Wellington serait sans excuse d'oublier l'inspection des importantes usines pour la congélation des moutons. Il y en a quatre dans l'île du Sud, et cinq dans l'île du Nord. La congélation est obtenue par le procédé de l'air comprimé, produit par l'action de puissantes machines à vapeur, lesquelles, au moyen de tuyaux pratiqués au travers de murailles en briques, introduisent l'air froid dans le compartiment où les moutons, vidés et nettoyés au préalable, sont suspendus en file indienne. Je m'étais muni d'une lettre d'introduction pour le directeur de l'établissement, qui voulait bien me conduire partout, sauf dans le compartiment à air comprimé, lequel justement devait satisfaire ma curiosité. Au risque d'être indiscret, j'insiste; l'ingénieur fait valoir les mêmes difficultés que le directeur, mais à la fin j'obtiens gain de cause, et la porte d'un accès si difficile s'ouvre devant ma persistance. Un long couloir où déjà règne une température glaciale me mène devant une seconde porte, et celle-ci en s'ouvrant me fait pénétrer dans le sanctuaire. Je me crois au pôle nord! Je craindrais de me tromper en mentionnant le nombre de degrés de cette congélation artificielle : je me bornerai à constater qu'un séjour de moins d'une minute dans ce milieu figé me suffit largement. L'air, converti en neige, couvre les parois d'une couche de plusieurs décimètres d'épaisseur.

Je tâte les moutons suspendus à des crochets; ils ont la dureté et le toucher du bois ou du fer.

Après un séjour de vingt-quatre heures en moyenne, la congélation a achevé son œuvre; le mouton est enveloppé coquettement dans une toile blanche, et les grands steamers de 5 000 tonneaux de jauge, qui font le service bimensuel entre la Nouvelle-Zélande et l'Angleterre, transporteront ces bêtes pétrifiées à l'autre extrémité du monde.

Ces steamers sont aménagés expressément pour le transport de cette cargaison spéciale; j'aurai l'occasion de partir prochainement de Wellington à bord d'un de ces immenses navires, et de traverser l'océan en société de 34 000 moutons raidis par le procédé colonial.

Il paraît qu'à l'arrivée en Europe, la chair est tout aussi fraîche et savoureuse que celle de la bête tuée la veille sur place, et que les bouchers de Londres qui la vendent à leur clientèle n'ont même pas à en déguiser la provenance.

Le gouverneur, sir William Jervois (remplacé aujourd'hui par le comte d'Onslow), me fait l'accueil le plus charmant et me fournit l'occasion de visiter tous les édifices privés qui m'intéressent. Mon séjour de dix jours dans la capitale me démontre une fois de plus que les distances ne forment aucun obstacle au développement des pays modernes, et que souvent aux antipodes on a à constater des progrès qui font encore défaut dans beaucoup de villes de notre vieille Europe. Je trouve à Wellington un bureau de poste monumental qui ferait honneur à plusieurs de nos capitales, un jardin botanique dont la réputation n'a rien d'exagéré, des édifices dont le luxe de construction s'associe au confort, et l'électricité remplaçant le gaz dans la ville entière.

La prison de la ville, que je visite dans ses détails, est un modèle d'organisation pénale, de propreté et de discipline. Cette prison n'avait qu'un inconvénient, c'était d'être trop petite pour le nombre des victimes de la loi. Aussi, en gens pratiques, les Anglais ont-ils décrété la construction d'une prison plus grande, et ordonné que ce nouveau bâtiment serait l'œuvre des condamnés mêmes! Elle ne tardera pas à être terminée; le nouvel édifice s'élève sur une

colline hors de la ville, et tel qu'il se présente à mes regards, je ne me douterais guère qu'il fût le produit d'une main-d'œuvre aussi originale. Les briques qui servent à la maçonnerie, la charpente, la peinture, tout, en un mot, est l'œuvre des prisonniers, qui auront le droit d'être fiers de leur besogne, mais qui désireraient probablement que d'autres locataires profitassent des résultats de leur travail.

En me promenant dans les rues de Wellington, je rencontre les premiers Maoris. Suivant le dernier recensement, il en existe encore environ 40 000 tout au plus, établis dans l'île du Nord, contre 2 000 environ dispersés dans l'île du Sud, dans des contrées où le voyageur ne pénètre que rarement. C'est dans l'intérieur de l'île et spécialement dans les régions volcaniques, que je pourrai les étudier à loisir; les environs de Wellington n'en contiennent qu'un nombre restreint. Ils y sont maraîchers, et s'appliquent surtout à la culture de la fraise et d'autres fruits. La première impression que me produit la vue du couple arrêté devant un débit de tabac est favorable. L'homme représente la force et l'énergie; ses grands yeux noirs expriment la douceur et la bonté. La femme, sans pouvoir prétendre à la beauté, a les traits réguliers, et sans le tatouage qui lui déforme le menton et les lèvres, on pourrait la prendre pour une métisse de l'Amérique du Sud. Elle vient d'acheter sa provision de tabac et en bourre sa pipe, car presque toute femme maorie fume du matin au soir. La population mâle, bien que ne dédaignant pas le tabac, s'y adonne beaucoup moins que le beau sexe.

Lorsque je vois deux autres femmes s'approcher d'eux et leur tendre la main, j'éprouve un certain désappointement. Je m'étais attendu à un épanchement d'amitié d'un genre inconnu chez nous, mais d'extrême bon ton parmi cette population indigène. Les Maoris ne se donnent pas la main et ne s'embrassent pas, mais... se frottent le nez l'un contre l'autre. Dans un milieu européen comme Wellington, cet échange de tendresse les exposerait probablement à la risée des blancs; pour être témoin de cet usage, qui

du reste tend de plus en plus à disparaître, il faut remonter dans certaines parties de l'intérieur où les Maoris ont conservé leurs anciennes traditions et habitudes.

Comparés aux habitants des différents groupes du Pacifique et de la Malaisie, les Maoris sont, sans contredit, d'une race supérieure. D'où proviennent-ils? personne ne saura jamais l'affirmer d'une façon positive. Ce qui semble résulter de leurs propres traditions et des recherches de savants compétents, c'est qu'ils sont venus peupler le pays dans le courant du xv[e] siècle. D'après leurs traditions, ils arrivaient d'une île appelée Hawaiki. S'agit-il de Hawaï (îles Sandwich) ou de Savaii (archipel de Samoa)? La lumière sur cette question ne se fera jamais, pas plus que sur l'époque exacte de l'occupation. Ces détails resteront perdus dans l'obscurité qui enveloppe l'histoire d'un peuple sans littérature.

La version qui me paraît la plus admissible est celle-ci : un chef venant de cette île problématique de Hawaiki aurait débarqué dans son canot sur les rives du Nord, et aurait été frappé par la beauté du pays. A son retour dans son île il organisa une vaste émigration, et une flottille de grands canots de guerre vint aborder sur les rivages qu'il venait de découvrir. Ce qui semblerait confirmer cette version, c'est que l'histoire a conservé les noms de ces canots, et que les tribus s'accordent toutes entre elles dans les détails qu'elles donnent sur cette première occupation. Les planchettes entaillées sur lesquelles a été gravée la succession des événements, et qui se trouvent dans les mains des prêtres (tohungas), indiquent qu'une vingtaine de générations se sont succédé depuis l'époque de l'émigration, ce qui la ferait remonter au xv[e] ou peut-être même au xiv[e] siècle.

Toujours est-il que les Maoris sont d'origine polynésienne, et si la version précitée n'est pas la vraie, il se pourrait, à cause de la similarité de langage avec d'autres îles du Pacifique, que ces premiers occupants aient fait un séjour assez prolongé dans d'autres groupes, et qu'ils y aient laissé des leurs. Se pourrait-il encore que la patrie

de ces premiers immigrants fût l'archipel de Tonga? Le courant qui règne entre ces îles et les côtes de la Nouvelle-Zélande donne de la vraisemblance à cette supposition. Il est à remarquer en outre que dans la langue maorie plusieurs mots ont une grande parenté avec l'idiome de cet archipel.

On porte généralement à 120 000, quoique sur des données passablement vagues, le nombre des Maoris existant dans le pays à l'époque de la première occupation européenne. Graduellement ce nombre a diminué, et le recensement de l'année 1887 n'accuse qu'un chiffre de 41 627 hommes, femmes et enfants. Il ne faudrait pas s'étonner si ce chiffre était peu exact, attendu que dans plusieurs tribus on se refuse obstinément à fournir des détails précis. Elles s'imaginent que le gouvernement n'a d'autre but, en faisant ces recensements, que de leur imposer quelque nouvel impôt. La décroissance indiscutable de la race indigène provient des différentes maladies que les Européens ont importées. Ce qui est curieux, c'est que plusieurs des maladies auxquelles résistent en général les enfants d'origine anglaise, petite vérole, coqueluche et autres, sont fatales non seulement aux enfants maoris, mais aux adultes, tant hommes que femmes. La phtisie pulmonaire fait des ravages considérables parmi cette population, et les cas où un homme dans la force de l'âge succombe en deux ou trois mois sont fréquents. Il est vrai que le Maori se soucie peu des précautions qu'un climat humide et changeant devrait prescrire. Il traversera une rivière, et ne se donnera pas la peine de changer de vêtement ou tout au moins de se sécher.

Mais un ennemi inconnu avant l'arrivée des blancs, celui qui doit principalement décimer leurs rangs, c'est la boisson. Sans exception ils s'adonnent aux alcools de différente nature que les Européens leur ont fait connaître, et la femme l'emporte souvent sur l'homme dans cette funeste passion. On dirait que le Maori éprouve une satisfaction extraordinaire en s'enivrant; un voyageur digne de foi raconte qu'un jour il a vu un homme de quarante ans, arrêté

devant la véranda d'un hôtel, se désolant de ne pouvoir s'enivrer après s'être ingurgité 13 verres de whisky. Aussitôt qu'ils peuvent le faire, les enfants suivent l'exemple de leurs parents; j'en ai vu souvent de l'âge de cinq ou six ans tenant une pipe à la bouche.



Chef maori tatoué.

Dès leur plus tendre enfance ils commencent une existence d'amphibie qui ne peut avoir qu'une influence déplorable sur le développement de leurs forces. Ils se plongent dans l'eau chaude comme dans l'eau glacée, suivant la nature du sol où ils vivent; souvent, ne sachant pas encore nager, ils disparaissent dans les nombreux gouffres des centres volcaniques. Les Maoris ont un système spécial

pour rappeler à la vie la victime d'une pareille imprudence, dans le cas où l'immersion trop prolongée a provoqué un état d'insensibilité qui fait craindre la mort. Ils suspendent le noyé, la tête en bas, au-dessus de la fumée d'un bûcher ardent, et ce procédé, qui trouverait peu de partisans dans notre monde médical, a souvent produit un résultat favorable. Un médecin écossais témoin d'une pareille expérience, à laquelle il cherchait à s'opposer de toutes ses forces, a vu un enfant revenir à la vie dans un cas qui lui paraissait absolument désespéré.

Le tatouage, un des signes les plus caractéristiques de la race, diminue de plus en plus parmi les jeunes générations. Antérieurement tout Maori qui voulait être « quelque chose » avait hâte de se soumettre à cette douloureuse opération, dont le procédé différait, comme exécution, des usages en vigueur chez d'autres peuples sauvages. Au moyen de deux coquillages aiguisés en lame de couteau, on arrachait au visage de petites lanières de peau, et dans la plaie ensanglantée on versait un liquide bleu verdâtre. La partie opérée s'enflait tellement sous l'action de la douleur, qu'il fallait remettre à un autre jour le reste de l'horrible mutilation.

Les hommes avaient la figure tout entière tatouée; pour les femmes, l'opération se bornait au menton et aux lèvres. Les visages de quelques vieux chefs dans le Pays du Roi (King Country) représentent des dessins vraiment artistiques ; l'artiste maori savait donner la grâce et une régularité mathématique aux courbes de la gravure, et c'est à peine si quelques décimètres de l'épiderme, épargnés par les incisions, avaient conservé leur couleur naturelle d'un rouge brun foncé.

D'une taille au-dessus de la moyenne, robustes et bien bâtis, les Maoris ont le caractère guerrier et courageux. Ils surpassent en intelligence les aborigènes des groupes épars dans le grand océan Pacifique ; doués d'une bonne mémoire, ils apprennent très vite, et s'assimilent facilement les usages des colons. Le sentiment religieux est fortement développé ; les divinités sont innombrables. On les retrouve

dans tous leurs dessins, dans leurs maisons, au bord des routes et des lacs. Fatalistes et superstitieux, ils craignent l'enfer, et il n'y a rien d'étonnant que, dans un pays rempli de volcans, de chaudières mugissantes et de geysers, cet enfer joue un rôle important dans la croyance d'un



Femme maorie tatouée.

peuple que le christianisme n'a fait encore qu'effleurer. La ressemblance des traditions des Maoris avec notre Ancien Testament est des plus frappantes. Ils possèdent comme le *pakeha* (homme blanc) la tradition du déluge, destiné à noyer la population devenue vicieuse et corrompue ; mais à la place de l'Arche, contenant la seule famille vertueuse de l'époque, ils racontent qu'un pêcheur avec trois de ses frères vint visiter le pays, et créer une population nouvelle.

L'image du premier homme et de la première femme correspond au récit de la Genèse. Tiki, un dieu principal, débarqua sur la terre peu de temps après sa création. Il fit à son image un homme composé d'argile rouge, et le remplit avec son propre sang. l'étendant sur une barrière (à l'instar des lapins de Canterbury) pour le laisser sécher au soleil. En séchant, l'homme s'anima. Enchanté de son œuvre, Tiki fabriqua une femme d'après le même procédé. Ce couple bien assorti engendra une population nombreuse.

Quoique l'anthropophagie existât parmi eux avant l'arrivée de Cook, leur férocité ne devait pas être interprétée dans le véritable sens du mot. S'ils dévoraient leur prochain, c'était à la suite des guerres fréquentes que les tribus se livraient entre elles; la bataille se terminait invariablement par des scènes révoltantes de cannibalisme, et les vainqueurs mangeaient le cœur et les yeux de leurs ennemis tombés dans le combat, afin de s'inspirer de leur courage et d'acquérir leur sagacité. L'arrivée des missionnaires et les lois édictées par les envahisseurs ont eu facilement raison de ces habitudes barbares, et le Maori qu'on voit aujourd'hui représente plutôt le type de la douceur que le caractère turbulent de ses ancêtres.

Leurs principales armes de guerre étaient la hache de pierre, la massue et la lance; toutes ces armes ne se rencontrent plus maintenant que dans les musées et chez les marchands de curiosités; le fusil les a remplacées. Le mot de fusil produit sur toutes ces peuplades d'origine sauvage un effet presque semblable à la décharge de l'arme même! Pour un fusil, quelque mauvais, usé ou démodé qu'il soit, ils feraient le plus grand sacrifice : on en a vu se livrer à un travail des plus fatigants pendant deux mois, pour se procurer l'arme de leurs rêves. Leurs habitations d'autrefois n'existent plus; c'étaient des forteresses inaccessibles, défendues par des palissades. On en trouve encore quelques ves- ges, mais les combats acharnés qui se livraient dans ces [illegible]eintes ne se renouvelleront plus.

[illegible] les vieux habitants de l'île du Nord me décrivit un [illegible] Maoris comme ayant le caractère de l'enfant à côté

de la passion de l'homme. Je crois que cette appréciation est parfaitement exacte. Ils aiment tout ce qui est nouveau, sont jaloux à l'excès, ne savent garder aucun secret et possèdent un sentiment d'amour-propre qui dégénère en vanité et en arrogance. Une insulte infligée en présence d'un tiers les pousse à la furie, à la cruauté même. Tout en étant attachés à la vie, ils meurent avec indifférence quand la mort est inévitable. La reconnaissance est inconnue chez eux; ils n'ont même pas dans leur langue un mot qui exprime ce sentiment. Les cas de vol sont des plus rares; la passion prédominante est la vengeance, et ce sentiment se transmet de génération en génération.

La colonisation de la Nouvelle-Zélande est loin d'avoir pu s'opérer sans effusion de sang, et l'histoire garde le souvenir de batailles sanglantes entre les Anglais et les indigènes. Ces batailles, résultat inévitable de l'envahissement par le *pakeha* d'un pays occupé par un peuple aussi guerrier que les Maoris, se renouvelèrent périodiquement à l'occasion de chaque prise de possession de leurs terrains, et les Anglais se heurtèrent plus d'une fois contre une défense héroïque et le mépris de la mort que les chefs savaient inspirer à leurs sujets exaltés. La soumission définitive au gouvernement britannique du roi des Maoris, exerçant son pouvoir dans le King Country, n'eut lieu qu'en 1875; l'année dernière encore, une rencontre avec les indigènes paraissait imminente près de Gisborne.

Je quitte Wellington par une belle matinée de février. Le ciel est d'un beau bleu diaphane, et le soleil qui vient de se lever jette ses tendres reflets sur le cercle des montagnes qui enserrent la baie limpide. Le train s'enfonce bientôt dans l'intérieur du pays, et, tout en contournant les rochers et en décrivant les courbes les plus extravagantes, nous ne cessons de monter jusqu'à ce que nous ayons atteint l'altitude de 720 mètres. C'est le sommet du mont Rimutaka. Un vent furieux règne fréquemment à cet endroit, et le gouvernement a dû prendre les mesures nécessaires pour éviter le retour d'un terrible accident qui eut lieu en septembre 1880. Un train tout entier fut jeté

par la force de la tempête au bas d'un profond talus; cette catastrophe coûta la vie à vingt voyageurs.

La voie ferrée est un chef-d'œuvre de construction. Je me poste sur le balcon qui, à l'instar du système américain, se trouve derrière chaque voiture, et j'aperçois au milieu des rails ordinaires un troisième rail, d'une élévation supérieure, servant d'appui à la roue appliquée au-dessous des wagons. Cette précaution diminue le danger de déraillement dans les courbes fantastiques que nous décrivons. Nous descendons avec une vitesse vertigineuse, et arrivons dans une plaine fertile. A droite le lac Wairarapa, et peu après le train s'arrête à Masterton, ville de province où il n'y a rien de bien intéressant à voir. La ligne du chemin de fer continue jusqu'à Mangamahoe; c'est là qu'on prend la diligence pour Woodville, voiture préhistorique dans laquelle on trouve moyen de loger plus de passagers qu'il n'y a de places. Un voyageur accommodant grimpe même sur le monceau de bagages qu'on a entassés sur le sommet.

La route est des plus pittoresques et des mieux entretenues; elle traverse une immense forêt vierge où le feu accomplit constamment son œuvre de destruction. Le gouvernement a tout récemment vendu des étendues de forêt considérables, et les propriétaires ne demandent qu'à transformer dans le plus bref délai en terre cultivable ces impénétrables fouillis. On commence par y mettre le feu. Souvent les flammes s'étendent à souhait et dévorent complètement la masse végétale; souvent aussi, l'œuvre est à recommencer. Après avoir abattu à l'aide de la hache les troncs d'arbres et les fougères imprégnées d'humidité, il faut attendre que ces amas et débris de toutes sortes, récalcitrants à l'action du feu, aient eu le temps de se dessécher.

Il arrive parfois que la diligence se trouve arrêtée par les flammes ou par la chaleur accablante qui se dégage des deux côtés de l'embrasement général. Justement l'avant-veille notre attelage avait dû stopper plusieurs heures au beau milieu de la forêt, pour attendre que le vent, en changeant de direction, permît au cocher d'avancer à travers une fumée aveuglante. Nous en subissons l'inconvé-

nient, et croyons étouffer à plusieurs reprises. Plus loin le défrichement est achevé; les semences et l'herbe ont poussé rapidement sur ce sol vierge, et le bétail trouve une nourriture abondante dans les prairies qui ont remplacé la forêt sauvage.

Nous entrons dans la *70 mile-bush* (brousse de 70 milles), dont le nom indique suffisamment la nature de la végétation. C'est un mélange d'arbres de toutes sortes, de fougères et de lianes, qui forment un assemblage ravissant; il n'y a que le cocher peut-être qui puisse se plaindre de la monotonie d'un paysage qu'il doit traverser tous les jours!

En sortant de la brousse nous pénétrons dans un village construit tout récemment; il est habité en majeure partie par des immigrants danois et norvégiens, et se distingue par une propreté minutieuse inhérente aux peuples du Nord. Nous couchons à Woodville, et continuons le lendemain notre route par chemin de fer jusqu'à Napier. Comme étendue et progrès, Napier n'égale pas les villes que j'avais visitées jusqu'alors, néanmoins son beau port, ses promenades, son musée et ses édifices publics rendent hommage à l'esprit colonisateur de ses occupants. On est en train d'y construire, le long de la mer, une promenade qui coûtera dix millions de francs.

Je n'ai pas besoin d'être réveillé le surlendemain pour remonter en diligence. Un tremblement de terre se charge de ce service; je descends quatre à quatre l'escalier, à la première secousse, et me trouve pieds nus dans la rue avant le lever du soleil. Par bonheur les secousses ne durent que quelques secondes et n'occasionnent pas de dégâts. Une excursion à Gisborne en vaut-elle la peine? voilà ce que je me demandais. Les personnes qui connaissent le pays me résolvent la question dans le sens de la négative. Le pays n'offre rien de particulier; seuls les souvenirs historiques qui se rattachent à cette partie de l'île ont quelque intérêt.

Après la découverte de la Nouvelle-Zélande par Tasman en 1642, on n'a connaissance d'aucun Européen l'ayant

aperçue ou y ayant débarqué avant Cook. Ce fut lui qui, en octobre 1769, jeta l'ancre dans Poverty bay, à l'endroit où s'élève actuellement la ville de Gisborne. Les sauvages prirent le navire pour un oiseau de mer gigantesque et s'émerveillèrent devant la grandeur de ses ailes, qui n'étaient autre chose que les voiles. En voyant une baleinière descendre dans l'eau, et déposer à terre des êtres blancs ayant forme humaine, l'oiseau fut considéré comme le domicile de dieux, dont la toute-puissance ne tarda pas à se manifester.

Quelques marins ayant été attaqués au moment même de leur descente, ceux-ci ripostèrent par des coups de fusil, et tuèrent un des assaillants. Le hasard voulut que ce fût leur chef. Devant ce miracle, qu'ils considérèrent comme un effet de la foudre que ces blancs portaient avec eux, leur étonnement se changea en terreur. Ils se retirèrent dans l'intérieur, et Cook ne put plus avoir la moindre communication avec ces naturels, ni se procurer les objets dont il avait eu l'espoir de pouvoir s'approvisionner. Voilà pourquoi il donna le nom de « baie de la Pauvreté » à cette terre inhospitalière. Les explorations qu'il fit dans la baie des Iles (bay of Islands), de Mercury, de Hawkes et de l'Abondance (Plenty bay) furent plus heureuses au point de vue des rapports qu'il réussit à établir avec les indigènes, quoique dans le récit de ses voyages il fasse souvent mention de leurs instincts sauvages et guerriers. Les projets d'invasions dans les tribus voisines et les guerres intestines occupaient presque constamment leur temps; leur agriculture se bornait à la culture du *kumara*, espèce de pomme de terre douce. La construction des canots constituait leur seul travail manuel; leur nourriture ne se composait que du rat, du chien et de poissons, spécialement l'anguille, à côté du kumara et du taro.

Comme bêtes de somme, ils se servaient de leurs femmes, dont la vertu n'était appréciée ni avant ni après le mariage.

Le premier voyage de Cook sur les différentes côtes de l'île du Nord fut de 327 jours. Il y retourna en 1772, en

1774 et en 1777. Dans l'intervalle le pays fut visité par le navigateur français Surville, et peu après par Marion du Fresne, qui y fut assassiné avec quatorze de ses compagnons. L'amiral d'Entrecasteaux y fit escale dans son voyage à la recherche de La Pérouse. Quant à la prétendue découverte en 1504 par un marin de Harfleur, Binot de Gonneville, aucune donnée authentique n'est jamais venue confirmer cette assertion.

La description que je pourrais faire de la route de Napier à Tarawera ne me ferait que tomber en redites au sujet des panoramas superbes que le pays offre au voyageur. Mêmes montées, mêmes descentes de rochers et de montagnes boisées, mêmes précipices, même traversée, quarante-cinq fois répétée, d'une seule rivière serpentant à travers la plaine. Nous pénétrons dans la vraie zone volcanique de l'île; un vide immense doit exister au-dessous du chemin que nous suivons : le son caverneux produit par les sabots des chevaux le démontre d'une façon péremptoire.

Voici Tarawera, où un Danois complaisant nous installe dans nos chambres. L'hôtel qu'il tient est propre, et pour le service de ses hôtes il ne se trouve pas embarrassé. Une dizaine d'enfants se partagent cette besogne, et, après le dîner, la salle se transforme en salle de concert. Ses filles jouent du piano et chantent tous les airs connus et inconnus. Nous sommes tout à fait en famille ici! une passagère de notre diligence chante un hymne; le cocher tourne les feuillets. Ce dernier nous présente à sa femme le lendemain; c'est une belle femme maorie qui tient une petite auberge, où se fait le déjeuner des touristes, et où l'on change de chevaux.

Le pays devient de plus en plus désert et aride; un amas de déjections volcaniques précède les colonnes de fumée qui s'élèvent de ce sol lugubre. On ne voit ni habitations ni habitants; le seul incident qui interrompt la monotonie du voyage est l'apparition à quelque distance de nous d'une centaine de chevaux sauvages. Ces animaux se trouvent en assez grand nombre dans les steppes de l'île du Nord; les Maoris et quelques Européens adroits

savent les prendre quelquefois au moyen de lassos. Leur valeur moyenne est de 30 shillings.

Nous voilà au lac Taupo, le plus grand en superficie de tous les lacs néo-zélandais, et situé à 350 mètres au-dessus du niveau de la mer. Les Maoris, frappés par l'étendue de cette nappe d'eau, l'appelaient Taupo Moana (Mer Intérieure). Avant d'y arriver, nous avons aperçu les deux grands volcans de la région, le Tongariro, de 7 800, et le Ruapehu, de 9 850 pieds de hauteur. Le cône de ce dernier, qui affecte la forme d'un pain de sucre, est toujours en activité, et, par un temps clair, on peut distinguer la colonne de vapeur et de fumée s'élevant à une hauteur prodigieuse. Une grande éruption eut lieu en juin 18[illegible] et les coulées de lave s'étendirent jusqu'à une distance considérable. Le Ruapehu est couvert d'une neige éternelle; les Maoris donnent à la neige le nom de *huka*, ce qui veut dire sucre. A quelques kilomètres du rivage s'élève un excellent hôtel, installé comme sanatorium, et renfermant dans son jardin les bassins d'eau de tous degrés de chaleur, propres à la guérison des rhumatisants que les médecins y envoient.

Sur les bords de la rivière Waikato, qui déverse ses eaux dans le lac Taupo, je me trouve à la première étape de ma longue excursion dans cette partie centrale de l'île, où tout respire la destruction et l'horreur. Cette terre en ébranlement continuel, ces matières liquides et boueuses en ébullition constante, rappellent l'enfer de Dante. Partout autour de moi, des trous et des crevasses livrent passage à des jets de fumée et à des émanations sulfureuses; la terre est molle et menace de s'effondrer sous mes pieds. Gare à un faux pas! un manque de prudence momentané vous ferait glisser sur cette masse visqueuse et vous brûlerait affreusement, comme plus d'un touriste, dédaignant le secours d'un guide, en a fait l'expérience à ses dépens. A côté de ces bouilloires naturelles, les fougères, la mousse et les buissons poussent vigoureusement, comme pour démontrer la permanence des contrastes dans les mystères de la création. Parfois de menus rameaux, sous l'influence



Dans les chaudières à Wairakei. (Voir p. 229.)

des vapeurs et des matières siliceuses, se sont transformés en tiges pétrifiées et présentent un aspect fantastique. La partie inférieure de la plante, enveloppée dans une riante verdure, représente l'été, et le dessus la neige et les frimas de l'hiver.

A Wairakei, à deux heures de distance du lac, les phénomènes sont plus nombreux et l'ébullition du sol produit des effets encore plus surprenants. L'eau qui coule sur les rochers est bouillante; un lac même d'eau bouillante s'étale à mes pieds et lance dans les airs des jets de liquide fumant. La vapeur se fraye un chemin par des cavernes, des puits et des fissures profondes; la terre, sous l'action de l'ébullition souterraine, prend les couleurs les plus bizarres; une pétrification curieuse s'établit aux bords de chaque gouffre. Le passage le long de ces chaudières naturelles est dangereux et difficile; le pied menace de glisser à chaque pas. Le cicérone qui nous conduit réserve comme bouquet final la visite de ce qu'on appelle le bassin de champagne. C'est un petit lac azuré bouillant avec furie.

A l'endroit où la rivière Waikato se rétrécit entre deux murailles de rocs, non loin de Wairakei, elle forme une cascade imposante, d'un volume considérable. Je l'apprécie d'autant mieux lorsque en descendant sur la berge rocailleuse je vois la masse d'eau écumante s'abattre dans le précipice, mugir en tourbillons et s'écouler en rapides furieux.

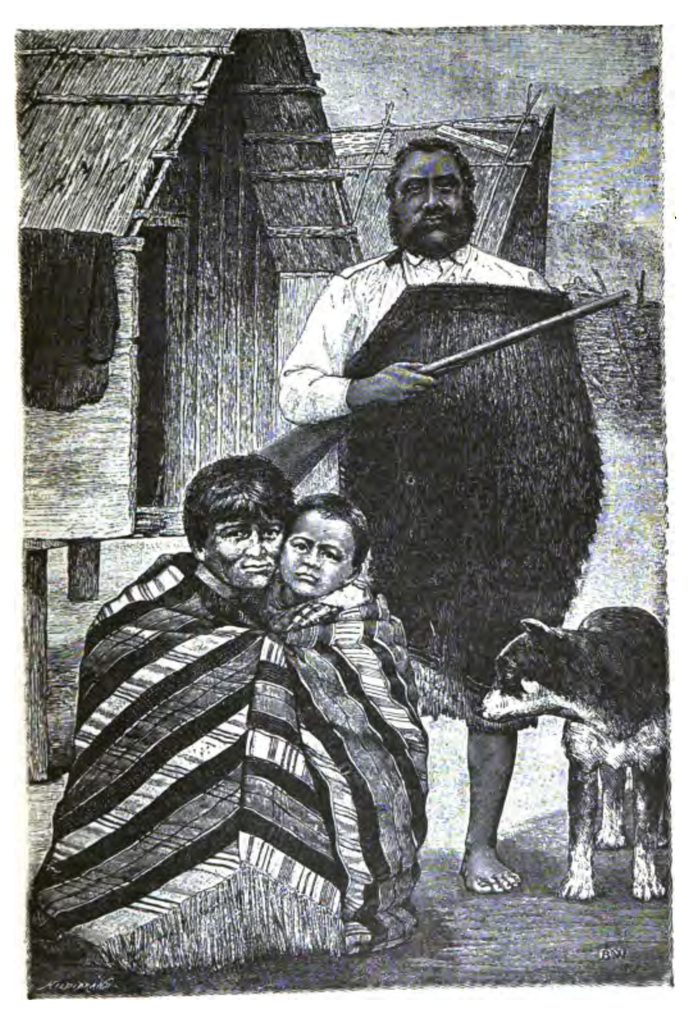
Le départ de Taupo s'effectue encore à une heure assez matinale pour qu'on puisse arriver à Ohinemutu (lac Rotorua) avant la tombée de la nuit. Tout le chemin à parcourir porte l'empreinte des feux souterrains, des cataclysmes, de la désolation : des centaines de cônes volcaniques, de cratères éteints, de gouffres béants au milieu d'un désert sans bornes. Nous passons tout près d'un geyser, dont le jet puissant s'élève à une vingtaine de mètres de hauteur, et vers les cinq heures nous distinguons dans le lointain des tourbillons de fumée indiquant la présence du lac Rotorua. Nous avons le choix entre deux bons hôtels à Ohinemutu, village qu'aucun touriste ne manque de visiter et où l'on se trouve à même d'étudier

la vraie vie maorie. C'est un assemblage bizarre que celui de ces divers spécimens indigènes, préoccupés avant tout d'exploiter les voyageurs que la belle saison y amène. Toutes ces dames fument la pipe et demandent de la bière et du whisky; leurs maris jouent plutôt le rôle de figurants, et les enfants plongent dans l'eau froide ou dans l'eau chaude — à votre choix — pour attraper les sous que vous voudrez bien y jeter. C'est la répétition des plongeurs d'Aden ou de Dakar.

Si vous voulez vous offrir le plaisir d'une fête, où la danse joue le principal rôle, on vous organise une *haka*, succession de contorsions de hanches à l'instar des *nautchs* de l'Inde. Vous n'aurez qu'à verser une livre sterling et vous porter garant pour les consommations des danseuses, et sans tarder ces dames iront faire leur toilette!

Ces familles primitives me plaisent mieux dans leur simplicité nationale, quand je les vois occupées aux détails du ménage, qui ne s'accomplissent pas, comme on pourrait le croire, dans l'intérieur de leurs huttes, mais bien tout autour et en plein air. Cheminées et cuisines sont remplacées par les nombreux trous de ce sol mystérieux, où l'eau bouillante jaillit sans interruption. Les femmes y cuisent leur nourriture, et la marmite naturelle n'exige aucuns frais de combustible. Cette curieuse formation de terrain produit quelquefois des incidents bizarres. Souvent une source disparaît, et une autre jaillit tout à coup au milieu d'une pelouse, d'un enclos ou d'une route. Il est arrivé que dans l'intérieur d'une habitation l'eau bouillante sortit soudain de terre et mit en fuite la famille.

Voici le *whare-puni*; c'est le dortoir, suivant la traduction littérale du mot maori; mais l'attribution donnée au bâtiment est celle de salle publique, de lieu de réunion, d'hôtel de ville. Une tribu voisine venait-elle en visite, une assemblée devait-elle avoir lieu, c'était au whare-puni que débarquaient les étrangers, et quelque modeste que fût un village maori, il possédait toujours une maison de ce genre. Celui d'Ohinemutu a la réputation d'être le plus beau du pays, et se distingue autant par son architecture intéres-



Famille maorie.

sante que par ses sculptures en bois d'une exécution parfaite. Les idoles et les divinités ne manquent pas; comme dans l'architecture hindoue, toutes ces images brillent par la laideur de leurs traits.

Le tableau d'un village maori ne serait pas complet si l'on oubliait le chien. Non pas que ce chien appartienne à une race spéciale, capable d'obtenir une médaille à une exposition quelconque, mais plutôt parce qu'il représente un panaché de toutes les races de la terre. L'ancien, le vrai chien maori, n'existe plus, ou tout au moins il s'est tellement croisé avec tous les « amis de l'homme » débarqués d'Europe, qu'il en résulte un produit qui trouverait difficilement son nom dans un catalogue de la race canine. Il n'y en a pas deux qui se ressemblent comme taille ou comme forme : l'un diffère de l'autre comme le bouledogue du terrier, ou l'épagneul du terre-neuve. Ils sont généralement méchants, et sentent la faim et la misère.

Ohinemutu est le centre de toute cette région volcanique qui occupe une grande partie de l'île du Nord. Autrefois c'est de là qu'on prenait la route pour aller à Rotomahana, visiter ces fameuses terrasses blanches et roses, décrites dans toutes les langues par les plus humbles touristes comme par les sommités de la science. Hélas! ces merveilleuses terrasses n'existent plus; une éruption épouvantable du mont Tarawera les a ensevelies à tout jamais. Elles se composaient d'un dépôt siliceux formant gradins. Les eaux thermales s'écoulant des bassins se consolidaient à l'instar des stalactites et affectaient la forme de terrasses d'albâtre.

Ce fut dans la nuit du 10 juin 1886 que le cataclysme eut lieu. Rien ne laissa prévoir le bouleversement qui se préparait dans les entrailles de la terre, sinon quelques légères secousses de tremblements de terre dans les environs des terrasses. Ces phénomènes passèrent à peu près inaperçus dans un milieu pareil. Le 7 juin, une société de touristes s'était rendue à Rotomahana, et dans la journée du 9 elle était retournée à Ohinemutu, laissant dans le village de Wairoa un jeune homme de Newcastle. Wairoa

est à 16 kilomètres de distance des terrasses; les touristes avaient l'habitude d'y coucher une nuit. Dans la soirée du 9, une pluie torrentielle précéda une série de tremblements de terre, les uns plus violents que les autres; les habitants de Wairoa, épouvantés par ces chocs, se réfugièrent hors des maisons et constatèrent que le sommet du mont voisin, le Tarawera, était enveloppé d'un nuage sombre chargé d'électricité et sillonné d'éclairs.

Vers deux heures, une explosion terrible retentit; les sommets de la montagne apparaissaient comme une masse incandescente; la boue, les rochers brûlants, les scories et les laves en fusion se frayaient un passage le long des flancs déchirés du volcan. Les tressaillements du sol, les coups de tonnerre, les éruptions violentes, provenant de trois cratères alignés, étaient effrayants, d'après le récit que m'en fit un témoin oculaire, M. Mac Rae, le propriétaire de l'hôtel de Wairoa.

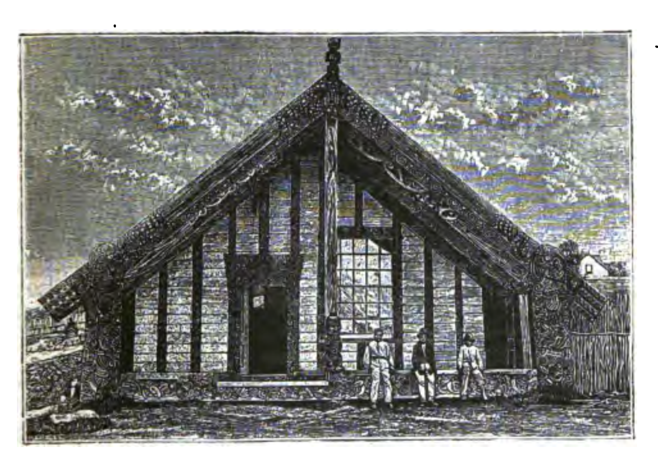
C'était comme une décharge de mousqueterie sur une étendue de plusieurs milles à la ronde. Les débris de rochers, les pierres ponces venaient s'abattre sur les toits des maisons, et plus tard une épaisse pluie de boue jetait la terreur parmi la population affolée du village. On tâchait de se réfugier partout, et nulle part on ne trouvait un abri suffisamment sûr. Déjà quelques maisons s'étaient effondrées sous le poids écrasant des pierres et de la vase brûlante; déjà ces ruines couvraient le cadavre du maître d'école et de ses trois enfants; déjà plusieurs indigènes se trouvaient ensevelis sous les déjections du colosse.

Après un choc plus violent que les précédents, M. Mac Rae réunit, dans la pièce de son hôtel qui semblait devoir offrir le meilleur refuge, les membres de sa famille et les amis qui avaient confiance dans son calme et sa présence d'esprit. Mais voilà que la moitié de la maison s'écroule avec un fracas lugubre; il ne reste plus qu'à se sauver au milieu du déluge que projette le volcan, et à chercher un suprême refuge dans le whare-puni de l'endroit. Les malheureux, blessés, à demi aveuglés, s'appellent, se comptent : le jeune touriste de Newcastle, M. Bainbridge.

manque à l'appel. On le retrouve trois jours après : il avait été écrasé sous le vestibule qui s'était abattu sur lui au moment où il cherchait à se sauver.

Cet infortuné jeune homme avait eu le pressentiment de la terrible fin qui l'attendait; on a retrouvé sur une table du salon une lettre qu'il adressait en adieu suprême à ses parents en Angleterre, au milieu du déchaînement des éléments en fureur.

« Les détails de cette épouvantable nuit dépassent en



Maison maorie.

horreur tout ce que l'imagination peut concevoir, me dit M. Mac Rae. Les cris des blessés, les lamentations des survivants cherchant femmes, enfants ou amis, étaient à fendre l'âme, et la pluie de scories et de boue continuait toujours. Le cataclysme de 79 après Jésus-Christ, qui enfouit Herculanum et Pompéi, n'a pu offrir des épisodes plus émouvants, des angoisses plus terribles. »

Tout le village de Wairoa, à l'exception de quelques rares maisons, fortement endommagées, mais ayant résisté, ne formait qu'un amas de ruines. Un village maori voisin,

Ariki, avait complètement disparu, et les habitants avaient trouvé la mort sous les décombres.

Que resterait-il des fameuses terrasses? se demandait-on dans l'entourage. Une expédition organisée à Rotorua ne tarda pas à se rendre compte de la situation. La quantité fabuleuse de déjections projetées par le volcan avait complètement enseveli ces merveilles de la nature et une grande partie du paysage environnant. Une épaisse couche de matières incandescentes recouvrait ce qui avait été l'attrait principal de l'île entière. Le lac de Rotomahana avait disparu dans les entrailles de la terre et se présentait aux regards des explorateurs comme un gouffre béant. Ce gouffre, après avoir vomi des torrents de boue, ensevelissant tout sur une étendue de plusieurs milles carrés, s'est peu après rempli d'une eau limpide; mais son niveau actuel est de 75 mètres plus bas que précédemment.

Bien que la visite de cette région dévastée ne soit pas facile, je me décide, en compagnie de deux jeunes Anglais, qui avaient été mes compagnons de voyage depuis Napier, à me rendre dans ces parages déserts. Nous nous procurons un guide et des chevaux pour atteindre d'abord le lac Tarawera, distant de 17 kilomètres.

Une légère embarcation nous transporte à la rive opposée, où la pénible ascension commence. Il nous faut deux heures de fatigues et d'efforts opiniâtres pour parvenir au sommet qui était le but de notre excursion. Nos bottes s'enfoncent dans les scories et les cendres friables; souvent nous rétrogradons plus que nous n'avançons. Harassés et épuisés, nous atteignons enfin le cône; mais notre regard n'embrasse que le spectacle lugubre d'une dévastation générale. Tant à l'œil nu qu'à travers nos lorgnettes, nous n'apercevons que les cendres, les laves, les détritus et la boue que le volcan a déversés sur la région entière.

Elle atteint une épaisseur de 3 mètres en certains endroits; en d'autres on l'estime à 30. Ni sur le sommet du Vésuve, ni sur l'Etna, je n'ai vu un cratère de dimension pareille à celui qui s'ouvre à mes pieds. C'est bien l'enfer qui nous découvre son orifice terrifiant; en maints

endroits le sol est chaud, et les fumerolles sortant des crevasses nous enveloppent de leur fumée, imprégnée d'une forte odeur de soufre.

Au milieu de cette désolation, nous distinguons les vestiges de la catastrophe, émergeant de ce tableau sinistre : des arbres morts, dont les branchages blanchis par les émanations sulfureuses se dressent comme des fantômes et affectent des formes spectrales; les brancards d'une voiture sortant de la couche boueuse; les ruines de la maison de M. Mac Rae. Le guide nous désigne du doigt l'endroit où M. Bainbridge a été écrasé par l'effondrement de cette maison, et nous fait apercevoir, au moyen de nos binocles, des matelas et un lit sortant à moitié de l'étage supérieur d'une autre maison engloutie dans l'horrible chaos. En certains endroits la nature a repris ses droits et fait pousser de l'herbe et de la mousse au milieu de cette masse limoneuse. Plus la moindre trace des terrasses; le guide ne peut que nous montrer leur position avant la date funeste du 10 juin.

Cependant nous ne pouvons nous lasser de contempler ce spectacle de ruine et de mort. Les victimes y reposeront probablement jusque dans l'éternité des siècles, et leur tombe de tufs volcaniques ne sera jamais dérangée : il n'y a pas là comme à Pompéi des richesses à déterrer ou des antiquités à découvrir.

Les lacs de Tarawera et de Rotomahana, aux eaux clapotantes, sont visibles à peu de distance; elles représentent bien l'oasis dans ce terrible désert.

En jetant un coup d'œil rétrospectif sur les phénomènes dont notre globe terrestre a été le théâtre dans une période de peu d'années avant l'éruption du Tarawera, on arrive à la conclusion qu'il doit y avoir forcément une cohérence entre les cataclysmes de différente nature qui se sont produits à des milliers de milles de distance, sous l'action volcanique du centre de notre monde. Remontons à l'année 1882, dans laquelle commença la série d'éruptions qui jetèrent l'épouvante parmi des populations se croyant à tout jamais à l'abri de pareils bouleversements.

Ce fut en novembre de cette année que le mont Karabetow dans le Caucase, dont la nature volcanique était inconnue aux géologues, entra en éruption et répandit des coulées de lave sur une superficie d'un kilomètre. Quelques semaines plus tard, l'île de Santorin, dans l'archipel grec, s'ébranla sous l'action souterraine, et un volcan sous-marin prit naissance non loin de Missolonghi. En janvier 1883 le pic de Ténériffe s'agita, et de fortes colonnes de vapeur s'échappèrent de son cône. En juin 1883, une montagne se déchira dans sa base près de Czernowitz, dans la Bukovine. Le même mois, une île du lac de Nicaragua fut complètement dévastée par les déjections de lave projetées de plusieurs nouveaux cratères. En juillet, le cataclysme de Casamicciola tua 4 000 personnes. Le Vésuve était simultanément en activité et des tremblements de terre se faisaient sentir dans toute la région. Le 17 juillet, le Krakatoa, dans le détroit de la Sonde, après avoir été en repos depuis deux siècles, fut le théâtre d'une catastrophe qui fit des milliers de victimes. Toute l'île s'effondra et disparut dans la mer.

En octobre — toujours dans la même année, — une ville en Asie Mineure fut détruite avec 1 000 de ses habitants. Le mont Augustin, dans l'Alaska, et un des volcans islandais furent en éruption; l'Etna et le Vésuve projetèrent leurs laves à des périodes intermittentes. En avril 1885, apparition d'un nouveau volcan près de Jelna, en Russie; et en mai, 75 000 cases indigènes détruites et 3 000 personnes tuées en Cachemire. En juillet, nous avons à enregistrer une violente éruption du Cotopaxi, et en octobre l'apparition d'un volcan sous-marin donnant naissance à une nouvelle île dans l'Archipel des Amis (mer du Pacifique).

Pour en finir, mentionnons les tremblements de terre de 1886, en Grèce, aux États-Unis, en Tunisie, et nous aurons réussi suffisamment à démontrer que la terrible éruption du Tarawera se trouve enchaînée à une série d'ébranlements qui ont agité notre globe dans un espace de temps relativement restreint.

CHAPITRE X

Les eaux thermales. — Lac de Rotorua. — Tikitere. — Wakarewarewa. — Auckland. — La baie des Iles. — Encore un déplorable bateau. — L'archipel des Fidji. — Le gouverneur. — Les cyclones du Pacifique. — Suva. — Les récifs de corail. — Levuka. — Un bain dans la montagne. — L'œuvre des missionnaires. — Un village indigène. — Mœurs des habitants.

La présence surabondante d'eaux thermales dans l'île du Nord avait occupé depuis longtemps l'esprit des savants de l'hémisphère austral et même d'Angleterre. On se livra à des analyses, à des expériences sérieuses, et les résultats prouvèrent d'une manière irréfutable la puissance médicale de ces eaux.

Aujourd'hui nous y trouvons non seulement le sanatorium bien aménagé de Taupo, dont j'ai parlé plus haut, mais Rotorua possède une installation hydrothérapique destinée à un grand avenir. La force curative de ces eaux, si variées dans leur composition, a déjà frappé le monde médical d'Europe, mais un obstacle sérieux s'oppose à leur emploi : c'est la grande distance qui sépare la Nouvelle-Zélande des malades qui désireraient aller leur demander leur guérison.

Tandis que les villes d'eaux d'Europe ne possèdent généralement qu'une seule eau curative, produite par une seule et même action souterraine, Rotorua en produit plusieurs d'analyse complètement différente. Nous avons : Vichy, dont l'eau contient le carbonate de soude, employé

contre la goutte; Pyrmont à l'eau ferrugineuse, guérissant l'anémie; Carlsbad au sulfate de soude, combattant l'obésité ; Kreuznach à l'eau salée, préconisée contre les affections scrofuleuses; Wiesbaden et tant d'autres, ne présentent qu'une seule qualité d'eau, quoique jaillissant de plusieurs sources. Il n'y a que Harrogate, en Angleterre, qui en possède trois dont l'analyse et l'emploi thérapeutique diffèrent.

Les analyses pratiquées à Rotorua ont démontré l'existence de sept qualités différentes d'eaux thermales. La plupart sont riches en acides et sulfates et possèdent une grande force stimulante. Les eaux alcalines ont une influence adoucissante sur la peau, et sont employées avec succès contre l'eczéma et les affections cutanées. La température des sources varie considérablement et s'approprie aux différents cas que le médecin est appelé à soigner.

Celle qui a obtenu le plus grand succès est le *Priest's Bath* (Bain du Prêtre). Sur une superficie d'un quart d'hectare on n'a qu'à creuser un trou de quelques centimètres de profondeur pour que l'eau jaillisse immédiatement. Elle est sulfureuse, alumineuse et extrêmement acide. Dans un de ces trous, un prêtre de Tauranga trouva, il y a une douzaine d'années, la guérison de son rhumatisme chronique, et la dénomination de Bain du Prêtre provient de cette cure.

On a construit sur l'endroit même un pavillon de 22 mètres de long sur 13 de large, divisé en deux compartiments distincts pour femmes et pour hommes. Chaque division contient deux piscines et sept bains privés, dont un seul est destiné exclusivement aux maladies cutanées. Il y a des douches horizontales et perpendiculaires, et par une combinaison ingénieuse l'eau acquiert la température ordonnée par le docteur.

Tout à côté je visite le Bain de Mme Rachel; je n'arrive pas à connaître l'origine du nom. C'est un pavillon disposé dans les mêmes conditions, mais l'eau diffère sous tous les rapports de celle du Bain du Prêtre. Elle est alcaline et siliceuse et a une température de 90° centigrades à sa

source. Cette source est une chaudière de profondeur énorme, située à 300 mètres de distance du pavillon. Par une combinaison très simple, on en réduit la température au degré désiré. Les médecins recommandent cette eau pour l'usage interne. Son goût n'est pas désagréable, et l'action intérieure active l'effet produit par les bains.

Il résulte de cette variété d'eaux curatives que les maladies soignées à Rotorua présentent des caractères tout à fait différents. Les rhumatismes, la goutte, l'eczéma et autres affections cutanées, la sciatique, la névralgie, la dyspepsie sont les cas les plus fréquents soumis à l'action de ces sources bienfaisantes, et la nomenclature des guérisons obtenues atteindrait un chiffre auquel bon nombre de médecins d'Europe se refuseraient peut-être à croire.

Les trois hôtels d'Ohinemutu possèdent des bains de température et analyses différentes. Je n'imite pas l'exemple des touristes qui se croient obligés de s'y plonger plus d'une fois par jour : je préfère le bain plus rafraîchissant du lac; mais pour m'y rendre, il faut que je me conforme aux prescriptions d'une prudence qui n'admet pas la moindre distraction. Le sol fumant et bouillant est ouvert partout; une pierre commémorative rappelle la mort affreuse d'une petite fille tombée, en jouant, dans un de ces enfers minuscules.

Ce lac de Rotorua est d'une limpidité surprenante. Il étincelle comme un miroir encadré dans le sol. Au milieu de ses eaux s'élève l'île de Mokoia, à laquelle les traditions maories attachent des légendes d'un romanesque touchant.

Mais nous n'en avons pas fini avec nos explorations dans ces domaines du feu souterrain. Nous sommes bien décidés à visiter Tikitere et Wakarewarewa, centres volcaniques du plus haut intérêt.

Le cocher du buggy dans lequel je suis monté a assisté à l'éruption de 1886, et m'en raconte de nouveaux détails. La route par où nous passons, quoique raboteuse et pleine de trous, présente déjà un commencement de verdure; elle se compose de la boue projetée par le volcan et par le lac de Rotomahana. Avant la catastrophe il y avait, à 4 mètres de profondeur, un autre chemin, dont il ne reste

que le souvenir. Nous sommes cahotés d'une belle façon, mais la légère voiture ne chavire pas, grâce à des prodiges d'équilibre.

L'ascension d'une colline peu élevée se fait à pied; nous y distinguons les lacs de Rotorua et de Rotoiti et, tout autour de nous, jusqu'à l'horizon, la dévastation générale aperçue déjà du sommet du mont Tarawera.

Non loin de nous un terrain tout blanc environne un trou d'où se dégage comme la vapeur d'une locomotive. C'est un dépôt de silice, affectant la forme exacte du grand geyser d'Islande. Ce pays de désolation, que j'ai visité en 1878, me revient souvent à la mémoire, quoique l'intérêt qu'il puisse inspirer n'entre pas en comparaison avec le vaste champ d'investigations que je parcours depuis un mois.

A l'entrée du village de Tikitere deux femmes s'emparent de nous pour nous servir de guides; la civilisation a pénétré ici sous la forme d'un tarif approuvé par l'autorité. L'une des femmes parle même couramment l'anglais; l'autre se borne à nous adresser l'éternel *ten-akoe*, qui veut dire bonjour, et forme l'équivalent du *sajanaro* quotidien du Japon.

Tikitere est tout simplement une série d'horreurs, un enfer au grand complet, dont la masse ignée n'est jamais en repos. La circonférence des puits bouillants, leur proximité et les vapeurs qui s'en dégagent commandent la plus grande prudence. Nous suivons pas à pas la femme qui nous guide à travers ce sinistre labyrinthe. Tantôt on dirait du chocolat, tantôt du plomb, une autre fois du gruau, bouillant dans d'énormes marmites. Une de ces chaudières mugissantes contient une matière qui ressemble à de l'huile; on m'affirme qu'on a constaté la présence de naphte dans cette cavité, de même que, dans d'autres régions, le sol doit contenir une quantité considérable de pétrole. Le sifflement que produit cet amalgame de fumées est analogue à celui d'une machine à vapeur en plein mouvement.

Un lac d'eau claire en ébullition permanente rappelle un drame qui s'est passé à Tikitere il y a quelques années. Une femme poursuivie par un mari furieux s'y jeta dans

un élan de désespoir, et y trouva une mort instantanée. Un de mes compagnons s'y rend coupable d'un meurtre par imprudence : une malheureuse grenouille, se sauvant devant le bruit de ses pas, vient se jeter dans le gouffre de la mort et reparaît à la surface en parfait état de cuisson.

Wakarewarewa est à peu près la répétition du village précédent, mais il contient plusieurs geysers à jet continu. Depuis l'éruption du mont Tarawera la force de projection s'est considérablement augmentée; le jet s'élève actuellement de 10 à 35 mètres. Ces colonnes d'eau tournoyant dans les airs sont d'une limpidité parfaite et ne produisent aucune odeur désagréable, tandis qu'en d'autres endroits les émanations sulfureuses me suffoquent. Ce qui constitue un intérêt tout spécial dans la visite de cette localité, c'est la formation autour d'un bassin en activité d'un dépôt siliceux représentant en petit ce qu'étaient les fameuses terrasses. La pétrification s'accomplit au fur et à mesure que l'eau déversée du bassin descend goutte à goutte.

J'ai l'occasion de faire ici la connaissance d'une brave femme maorie dont le nom s'attache à la terrible nuit de l'éruption et qui fut pendant des années le guide de tous les voyageurs visitant les terrasses disparues. C'est Sophie, belle femme en dépit des quinze enfants qui lui doivent leur naissance, parlant admirablement l'anglais, aimable et prévenante, estimée par tous les Européens qui la connaissent. Elle a repris son métier de guide après la destruction de Wairoa, et nous fait les honneurs de Wakarewarewa.

Je prends congé dans ce village de toutes les horreurs qu'une terre rongée par les feux souterrains peut offrir aux regards stupéfiés du spectateur, et je vais rendre visite au chef de la localité, qui en ce moment est en compagnie de trois personnages importants. Ce sont ses ministres peut-être : dans tous les cas ils représentent de beaux types, et le tatouage de leurs figures ne laisse guère un décimètre de chair intacte.

D'Ohinemutu la diligence me conduit à Oxford, fragment de bourgade perdu dans les montagnes. En route, je me crois moi-même au milieu d'un volcan en éruption.

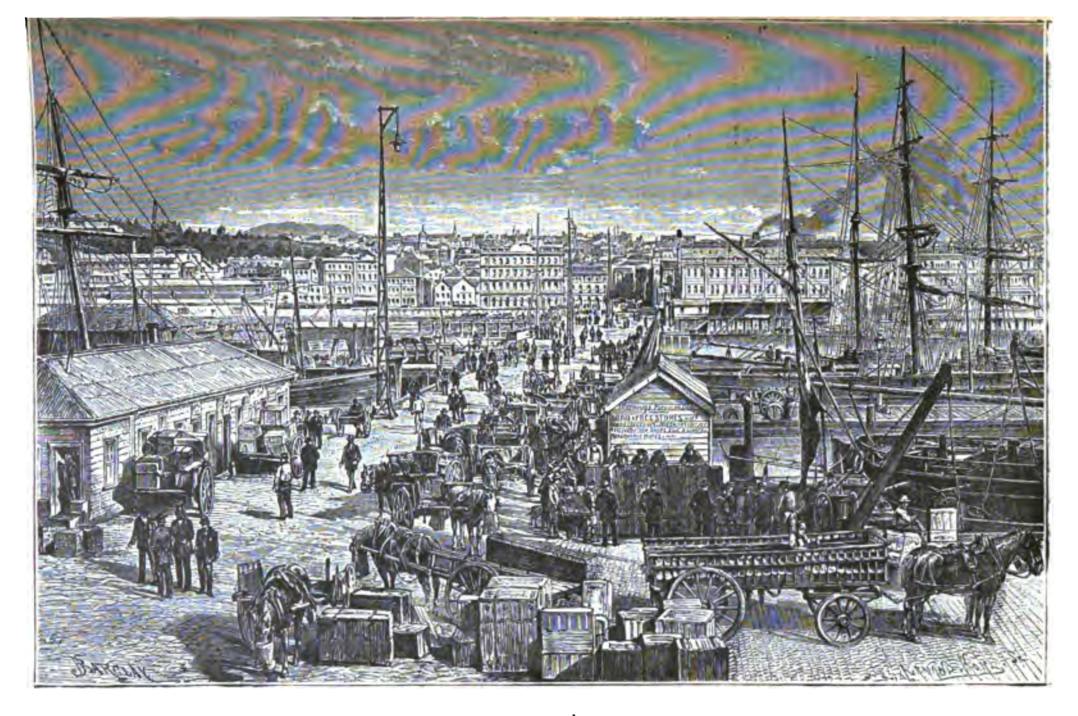
Toute la forêt brûle; c'est un miracle que nous puissions passer sans subir l'opération du rôtissage. Le chemin de fer nous mène en neuf heures et demie à Auckland.

En approchant de la ville, nous n'avons pas de peine à reconnaître que nous nous trouvons encore dans une région volcanique. Ce ne sont, pendant les dernières heures, que des monceaux de lave et des traces d'éruption de siècles passés. Les environs de l'Etna offrent sous ce rapport une ressemblance frappante avec les alentours d'Auckland; le mont Eden, que je visite le lendemain, me procure la vue d'un immense cratère éteint, aujourd'hui revêtu d'herbe et de buissons, mais ayant vomi dans des temps reculés toute la matière volcanique dont le pays est couvert.

De 10 000 habitants en 1860, la population d'Auckland est arrivée à 60 000 y compris les faubourgs, d'après le dernier recensement. C'est une ville des plus pittoresques, et sa baie égale les plus beaux sites de l'Italie ou de la Sicile. Grâce au voisinage du tropique, le climat y est plus régulier et plus doux, et la neige, qui dans les mois d'hiver couvre fréquemment les rues de Wellington, y est inconnue. La ville est bâtie sur une série de collines étagées, et présente par cette conformation les panoramas les plus variés. Les prairies naturelles et les champs de trèfle mêlent leur verdure aux arbres et aux jardins, et communiquent un ton gai et riant au paysage étendu que le regard embrasse.

En parcourant les rues animées, en s'arrêtant devant les beaux magasins, en contemplant la vie active qui se déploie sur les quais et le nombre de mâts de la flotte de commerce ancrée dans son vaste port, on ne peut se lasser d'admirer, comme dans toutes les villes de Nouvelle-Zélande, l'extension qu'a pu prendre un pays sauvage dans l'espace d'un demi-siècle. Au point de vue du confort, rien n'y fait défaut. Toutes les inventions modernes s'y trouvent représentées : l'Armée du Salut ne manque pas plus à l'appel que dans toute ville néo-zélandaise !

Encore un musée à visiter après tous ceux que j'ai trouvés dans ce merveilleux pays, et non moins intéressant que les précédents. L'étranger y admire un énorme canot de guerre



Débarcadère à Auckland.

construit par les Maoris des environs de Gisborne, en 1835. Sa longueur est de vingt-cinq mètres, et sa largeur de deux. Cent rameurs y trouvaient place.

La baie d'Auckland est enguirlandée de villages ravissants, qu'habitent les principaux négociants de la ville. De petits steamers partent à de courts intervalles, et entretiennent une communication régulière avec les rivages opposés. Après le *North Shore*, résidence favorite des plus fortunés, je visite Takapuna, village situé au bord d'un lac d'eau douce à deux pas de la mer. Ce lac a rempli spontanément, à une époque non éloignée, le cratère d'un volcan éteint.

Le débarquement à Takapuna n'est pas des plus commodes. Le bateau à vapeur doit s'arrêter devant une barrière de laves qui forme le fond de la mer, et, pour atteindre la plage, on est forcé de franchir en sautillant cet amas de pierres pointues. A la marée montante un bain de pieds forcé complique la situation.

L'amiral Fairfax, qui commande l'escadre du Pacifique, partage sa résidence entre Sydney et Auckland toutes les fois que son service l'appelle à terre. Il occupe à Auckland l'ancien palais du gouvernement, entouré d'un magnifique jardin. Grâce à sa bienveillance j'obtiens la permission de visiter le vaisseau amiral et les autres navires de guerre se trouvant en rade.

J'ai pris passage à bord du steamer *Wainui*, qui fait le service entre la Nouvelle-Zélande et le groupe des Fidji. Je pars d'Auckland dans l'après-midi du 4 mars. Le tableau qu'on a devant soi en quittant sa baie splendide serait difficile à décrire. C'est un cercle de vues admirables et de végétation riante, le *finis coronat opus* d'une longue pérégrination à travers deux îles relativement peu connues. Le lendemain matin j'arrive devant Russell, situé dans une anse profonde, et si j'ai pu étudier les Maoris à Ohinemutu dans leur existence sédentaire et domestique, j'ai l'occasion à Russell de les voir dans leurs grands canots, rappelant leur genre de vie avant l'occupation européenne. C'est dans la baie des Iles que les baleiniers avaient l'habitude d'accoster à la fin du siècle dernier. A l'emplacement de la

petite ville actuelle se trouvait un village, appelé Kororareka, où, en 1814, le missionnaire Samuël Marsden fut le premier à s'établir.

D'autres missionnaires se joignirent à lui et la fête de Noël fut célébrée pour la première fois dans cette même année à Rangihona, non loin de Kororareka, village habité par la tribu des Ngapuhi. Peu de temps après, leurs chefs s'assemblèrent non loin de la chute de Waitangi, en face de la ville actuelle de Russell, et furent les premiers à signer un traité reconnaissant l'autorité britannique.

Depuis cette époque, des négociants de la Nouvelle-Galles du Sud établirent des agences sur ces côtes. De son vivant, Cook avait engagé son gouvernement à entreprendre la colonisation de la Nouvelle-Zélande, et Benjamin Franklin avait fait une propagande à cet effet en Angleterre, mais rien de sérieux ne fut entrepris avant 1837, lorsque lord Durham, comme représentant d'un groupe d'hommes d'initiative qui avaient fondé la *New Zealand Land Company*, demanda au gouvernement de leur conférer les pouvoirs nécessaires à la colonisation du pays. Après une année d'hésitations, l'expédition préliminaire quitta l'Angleterre en 1839 sous le commandement du colonel Wakefield. Elle avait des instructions précises pour le choix de la première installation, et des pouvoirs pour l'achat des terres aux aborigènes. J'ai expliqué, en relatant l'origine de Wellington, comment ces pionniers choisirent la baie de Port Nicholson comme début de leurs tentatives colonisatrices.

D'un monticule faisant face à Russell, je jette un dernier coup d'œil sur l'île du Nord, et bientôt les côtes de cette terre enchanteresse disparaissent à l'horizon, illuminées par les prismes dorés du soleil couchant.

Le *Wainui* est un tout petit bateau; la moitié du pont est encombrée par une cargaison de planches et par 400 moutons, dont le bêlement peu mélodieux se fait entendre jour et nuit. La cuisine est la plus détestable que j'ai goûtée dans le cours de mon voyage, et la mer est horrible. Nous éprouvons la *queue* d'un ouragan qui a sévi dans ces parages et tanguons d'une façon épouvantable. Tous les

jours il y a une demi-douzaine de décès à constater... parmi les moutons; leur dépouille constituera un régal pour les requins qui foisonnent dans cette partie de l'océan.

Nous ne sommes que huit passagers; à part un jeune homme anglais qui se rend dans l'archipel de Tonga pour y faire des études de botanique et dans lequel je trouve un charmant compagnon de voyage, le reste est peu sociable. Une *miss*, qui fait le tour du monde avec sa femme de chambre, me produit l'effet d'être à la recherche d'un mari. Elle est millionnaire, me dit-on, mais sa taille, qui rappelle vaguement les proportions de l'asperge et la rigidité d'un manche à balai, n'arrive pas plus que les grâces de sa figure momifiée à ébranler mes convictions de vieux célibataire. Le capitaine est un brave homme; il me raconte que son frère a été mangé il y a quelques années par les naturels des îles Salomon.

Somme toute, ce trajet de cinq jours offre peu de charme. J'apprends avec un véritable soulagement que la terre est en vue; à cause des récifs de corail nous mouillons à la tombée de la nuit à quelque distance de la côte.

Le voyageur qui débarque dans l'archipel des Fidji est saisi, sinon d'admiration, du moins d'étonnement, en voyant s'approcher du steamer des hommes à chevelure abondante et d'un type différent de ceux qu'il a été à même d'étudier dans les autres groupes d'îles vers lesquels l'ont conduit le hasard de sa destinée ou le programme de ses pérégrinations. Ce n'est plus le teint plus ou moins noirâtre des Canaques, ou la couleur bronzée des habitants de plusieurs îles placées sous les tropiques, mais une nuance toute particulière, et le peintre qui aurait à faire le portrait d'un Fidjien devrait composer son mélange de rouge, de jaune et de gris, afin d'obtenir ce teint spécial qui distingue ces naturels de tant d'autres.

Généralement parlant, la race est forte et bien développée; la taille moyenne des Fidjiens dépasse celle des Canaques et des habitants des îles avoisinantes. A l'instar de ce qui se voit aux îles Salomon, ils ont l'habitude de s'enduire les cheveux, noirs d'origine, d'une épaisse couche

de chaux. Cette chaux en altère complètement la couleur et rend la chevelure crépue et dure. Peignée en brosse avec un soin méticuleux, cette chevelure abondante, dont ils sont extrêmement fiers, fait l'effet d'une énorme éponge placée en travers sur le sommet de la tête; et le Fidjien, affublé de ce couvre-chef naturel, qui le met à l'abri de toute insolation, un bâton à la main, se dandine avec des airs de petit-maître sur les promenades peu étendues des villes ou des villages. Quelquefois, à défaut de canne, il se sert d'un vieux manche de parapluie, s'il a des prétentions à l'élégance ou au chic; si au contraire il a des principes conservateurs, le casse-tête de ses ancêtres remplace le bâton.

Malheureusement, et surtout s'il s'agit d'un groupe, sa présence produit sur vos organes une impression des plus désagréables, à moins que vous ne soyez amateur des émanations produites par l'huile de coco, dont il s'enduit à outrance le corps tout entier. Certes il n'est pas le seul peuple ayant une préférence marquée pour ce parfum, que les caprices de la mode ne feront jamais entrer dans nos mœurs, mais il dépasse la mesure en comparaison de ses frères de l'Inde et de l'archipel de la Sonde, et empoisonne son entourage, même tout objet qu'il touche.

Cannibales dans toute la force du terme avant l'occupation anglaise, les habitants des Fidji sont, à l'heure qu'il est, une race douce et docile. Les missions qui se sont établies dans l'archipel depuis le commencement de ce siècle ont adouci leurs mœurs féroces et barbares; la poigne solide des gouvernants a fait le reste.

Quoique aujourd'hui le cannibalisme y soit complètement éteint, on n'a qu'à remonter à une douzaine d'années pour retrouver les traces des instincts sauvages des habitants. C'est à cette époque que les derniers blancs y furent tués et mangés, et les amateurs de curiosités qui ont visité les Fidji après cet acte de barbarie ont eu l'occasion de se procurer les fourchettes en bois — toujours renouvelées du reste — qui ont servi à manger les malheureuses victimes.

C'est l'histoire du clou dans la chaumière de Waterloo, auquel Napoléon I[er] a accroché son chapeau!

Ce groupe des Fidji forme une colonie de la Couronne (*Crown colony*), ce qui veut dire qu'elle est gouvernée directement par le Bureau des Colonies à Londres (*Colonial Office*), suivant un système se rapprochant plus ou moins de celui qui est adopté en France pour ses possessions d'outre-mer. Cette situation cependant n'est que transitoire : dès que la colonie aura acquis plus d'importance, elle sera déclarée colonie indépendante, comme le sont la Tasmanie, la Nouvelle-Zélande et les provinces australiennes. Les colonies nommées indépendantes se gouvernent à leur gré. Elles ne reçoivent aucun subside de l'Angleterre et, en revanche, ne lui sont redevables d'aucun impôt. Ce sont elles qui fournissent sur leur propre budget les appointements du gouverneur, nommé par la reine; qui édictent des lois et suivent une politique complètement différente d'un pays à l'autre; et le jour n'est pas bien éloigné peut-être où ces colonies, désirant s'affranchir du joug de l'envahisseur — quelque peu dur qu'il soit, — se déclareront pays entièrement indépendants. Dans les provinces de Victoria et de la Nouvelle-Galles du Sud, cet esprit d'émancipation tend à se propager de plus en plus; un système d'opposition et d'antagonisme contre la mère patrie se manifeste d'une façon générale, et les jeunes gens surtout ne manquent jamais de vous faire remarquer qu'ils sont *Australiens* et non pas *Anglais*, comme vous seriez peut-être porté à le croire.

Dans certains milieux cet esprit prend des proportions de véritable hostilité, et l'exemple des États-Unis d'Amérique hante tant de cerveaux que le siècle prochain pourrait bien assister au spectacle de la fondation d'une grande république australe : les États-Unis d'Australie.

Les Fidji se composent de 255 îles et îlots, dont un peu plus d'un tiers sont habités. Parmi ces îlots il y en a de tout petits, simples fragments d'atoll, ou monticules émergeant de la mer. L'île principale, Viti-Levu, dont la superficie est à peu près égale à celle de la Corse, a pour capitale Suva; tandis que la ville de Levuka, la seconde en importance, se trouve sur la côte est de l'île d'Ovalou, à

soixante milles de Suva. Vanua-Levu vient après Viti-Levu ; et à droite nous trouvons Taviuni, de formation volcanique, et contenant un grand cratère éteint. Fidji est le nom adopté aujourd'hui. On écrivait autrefois Viti, d'après la prononciation indigène. Néanmoins le nom de Viti-Levu a été conservé ; Levu signifie « Grande ».

On se rend difficilement compte du nombre considérable de terres habitables éparpillées dans cette immense étendue du Pacifique, et sur lesquelles plusieurs pays d'Europe ont jeté leur dévolu dans ces derniers temps, inspirés par ce besoin de colonisation qui est le signe caractéristique de notre époque. Malheureusement des centaines d'îles perdues dans cette nappe d'eau gigantesque ne se développent guère ; leur sol fertile n'est l'objet d'aucune culture sérieuse, et la terre, qui pourrait nourrir sous un climat délicieux des milliers de malheureux luttant contre la misère dans nos grandes villes d'Europe, reste ce qu'elle a été pendant des siècles : un territoire étendu, abritant des peuplades plus ou moins sauvages, et perdu pour le monde civilisé.

Et il y a des centaines d'îles dans ce qu'un écrivain distingué appelle la Voie lactée des Eaux ; les unes montueuses, les autres à peine en saillie au-dessus de la mer. Comme nous venons de le dire, les Fidji en contiennent 255 ; les Pomotou, 78 ; les Salomon, une trentaine ; les Tonga ou îles des Amis, à peu près 100 ; les Samoa ou îles des Navigateurs, 9 ; les Loyalty, 8 ; les Nouvelles-Hébrides, une douzaine ; l'archipel de Santa-Cruz, 7 grandes et plusieurs petites. Viennent ensuite les Marshall, les Gilbert, les Phœnix, les Kermandec, et où en finirions-nous si nous devions faire l'énumération exacte de tous ces groupes, produit du travail infatigable de milliards de zoophytes, ou simples élévations de terrain, dues à l'éruption de volcans sous-marins !

En 1859, le dernier roi des Fidji, Cakobau (ou Thakombau suivant la prononciation du pays), mort il y a quelques années, offrit la souveraineté des îles, sous certaines conditions, à la reine d'Angleterre. Cette offre ne fut pas acceptée,

mais, par une cession régulière, passée en 1874, l'Angleterre devint maîtresse du groupe. Sir Arthur Gordon y fut envoyé comme gouverneur dans le courant de l'année suivante; et depuis à peu près cinq ans l'administration se trouve dans les mains de sir John Thurston, un des gouverneurs les plus capables et les plus expérimentés que le Royaume-Uni compte parmi ses représentants.

Habitant les Fidji depuis l'époque de l'occupation anglaise, ayant su par son zèle et sa capacité monter d'un rang subalterne jusqu'à la haute position de gouverneur, connaissant à fond le peuple et la langue, travailleur infatigable, sir John Thurston, qui à sa fonction ajoute la qualité de consul général d'Angleterre dans l'océan Pacifique, se trouve entouré de fonctionnaires de grand mérite, établis comme lui dans le pays depuis nombre d'années, parlant la langue des indigènes comme leur langue propre et jouissant comme leur chef de l'estime générale.

Les naturels n'ont aucune tradition qui puisse jeter quelque lumière sur leur origine. Par ce fait, on arrive forcément à la conclusion qu'ils ont occupé le pays depuis une époque fort reculée. La croyance populaire confirme cette supposition. A l'inverse de ce qui se passe en d'autres îles, en Nouvelle-Zélande par exemple, où toutes les traditions maories établissent la même origine, c'est-à-dire l'immigration d'un archipel voisin, les Fidjiens ont la ferme croyance que tous leurs ancêtres ont vécu sur le même sol depuis la création du monde.

Dans d'autres pays, où les occupants n'ont pas d'histoire, les ruines de monuments anciens, les armes ou ustensiles dont ils se servent, peuvent guider le monde savant dans la recherche de leur origine. A Java et dans d'autres îles de la Sonde, les vestiges de temples démontrent jusqu'à l'évidence que ces insulaires ont été devancés par les Hindous, quoiqu'on n'arrive pas à la découverte de la façon dont la race malaise s'y est introduite ultérieurement. Ce qui semble probable pour les Fidji, comme pour plusieurs groupes du Pacifique, c'est que le hasard a été pour beaucoup dans le peuplement de ces terres. Les sauvages, affrontant dans

leurs pirogues les dangers de la navigation, ont pu facilement débarquer dans des îles inhabitées et s'y multiplier entre eux ou bien se croiser avec des occupants antérieurs, sauvages comme eux, venant également de n'importe où, à la suite d'une navigation pareillement aventureuse.

Dès les premières lueurs de l'aube, le steamer qui me porta dans cet archipel et qui était resté ancré à quelque distance de Suva, se mit en marche et fut bientôt amarré à quai. Voilà un avantage que j'apprécie dans la plupart des ports appartenant aux Anglais! Au lieu du débarquement en canot, si fréquent dans les pays où la construction d'une jetée est remise d'année en année pour raisons d'économie, vous sautez à terre d'un seul bond et vous échappez aux extorsions d'une nuée de bateliers rapaces.

Me trouvant sur le pont au moment du lever du soleil, j'avais pu constater déjà que j'arrivais dans un pays couvert de cette belle végétation des tropiques que l'on ne se lasse jamais de contempler. Sur les flancs arrondis des collines une verdure abondante se montre, et la petite ville de Suva, éclairée par les premiers rayons de l'astre levant, s'étale coquettement le long du rivage. Les maisons sont bâties en bois et n'ont qu'un seul ou deux étages. Un trottoir, également en bois, facilite la circulation dans les mois de pluie. Il y a deux saisons aux Fidji, la saison chaude et la saison tempérée. La première, qui dure d'octobre à mai, est la saison des pluies, tandis que la seconde, de mai à octobre, est l'époque de la sécheresse.

Le climat en général est sain et agréable; la chaleur, grâce aux brises marines, n'est pas aussi accablante que dans d'autres pays situés dans la ligne des tropiques.

Cependant il y a le terrible cyclone, qui, entre les mois de décembre et d'avril, fait de temps en temps son apparition dans ces latitudes, dévastant les habitations et les récoltes, broyant les navires contre les récifs, engloutissant les pirogues dans ses sinistres tourbillons, semant sur son parcours l'épouvante et la mort. Pendant mon voyage dans le Pacifique, trois cyclones avaient jeté la terreur au milieu

des populations paisibles. Il y en avait eu un en février aux Fidji; peu après, un second avait son centre près de l'île de Tanna, aux Nouvelles-Hébrides, et le dernier, le plus terrible, occasionna la perte de plusieurs navires de guerre aux Samoa. Comme violence, le cyclone du Pacifique — ainsi que celui qui se produit de temps à autre dans les Antilles — égale le typhon des mers de Chine et le pampero de l'Amérique du Sud.

Je m'étais informé auprès d'un compagnon de voyage à bord de mon bateau si Suva contenait un hôtel plus ou moins confortable, et j'avais été même fort étonné d'apprendre qu'il y en avait trois! Je me décide pour celui que mon interlocuteur m'avait désigné comme le meilleur, et, en réalité, je n'ai pas eu à m'en plaindre. Beaucoup d'établissements de ce genre dans mainte colonie ne pourraient soutenir la comparaison avec la maison gérée par Mme Mac Donald et ses filles. La cuisine y laisse beaucoup à désirer, comme dans toutes les colonies anglaises, mais depuis plusieurs mois j'avais bien été obligé de m'habituer à un menu invariablement composé des mêmes plats, aux légumes cuits à l'eau, aux sauces de farine délayée, et au poisson accommodé sans sel. Heureusement j'ai des lettres pour quelques-uns des principaux habitants, entre autres pour le docteur, qui, élevé en France, sait en apprécier la cuisine, et — *last not least* — pour le gouverneur, dont la table me fait oublier les épouvantables dîners de mon dernier bateau.

Les communications entre les différentes îles des Fidji ne sont ni nombreuses ni régulières; il n'y a que le steamer mensuel d'Auckland, par lequel je suis arrivé, qui continue sur Levuka, après deux jours de séjour dans le port de Suva. Je profite donc de cette occasion, et, en partant au déclin du jour, j'arrive le lendemain à la première heure en vue de la ville de Levuka.

Il faut y attendre également l'aurore avant de pouvoir approcher de l'embarcadère. Un récif de corail encadre l'entrée de la baie, et l'ouverture par laquelle le navire peut passer est très étroite. Le jour on les distingue fort bien; les lames déferlant sur cette ceinture traîtresse en signa-

lent le danger; mais la nuit la navigation exige un œil exercé et commande la plus grande prudence.

Levuka est plus étendue que Suva; la ville fut jusque dans ces dernières années le siège du gouvernement et possède des maisons de commerce plus importantes que sa rivale. Contrairement aux habitudes de tout pays anglais, l'étiquette baisse son pavillon devant la chaleur qui règne pendant six mois de l'année, et, à mon grand étonnement, je vois les notables de l'endroit se promener en manches de chemise. Il est vrai que ce costume, fort approprié au climat, n'est toléré que pendant la journée; le soir, quand vous êtes invité à dîner quelque part, fût-ce dans la plus stricte intimité, l'habit noir est de rigueur.

Lorsque notre bateau arrive à quai, le négociant pour qui j'étais porteur d'une lettre de recommandation monte à bord pour parler au commandant. Il n'est que six heures et demie et toute la population est déjà sur pied à cette heure matinale.

C'est l'inverse de ce qui m'est arrivé il y a quelques années à Tromsœ en Norvège, ou à minuit tout le monde se promenait encore dans la rue, éclairée par un soleil qui ne se couche pas en été, et où un banquier me versait de l'argent sur ma lettre de crédit à une heure qui généralement ne se prête pas à pareille opération.

C'est le moment du bain dans la montagne, me dit mon négociant, en m'engageant à l'y accompagner. Je manifeste un certain mouvement de surprise à l'invitation qui m'est faite; la montagne me paraît peu appropriée à ce mode de rafraîchissement, que j'aurais plutôt cherché sur la plage : mais je ne tarde pas à avoir le mot de l'énigme. La mer, fourmillant de requins, ne pourrait servir de baignoire. Par contre, une belle eau claire, découlant des montagnes, a été utilisée aux frais des résidents européens pour former un petit lac auquel on arrive après une montée peu pénible. Un entassement de rochers et de gazons barre les eaux, tout en laissant une légère ouverture, par laquelle elles continuent leur marche descendante, et l'eau fraîche, se précipitant des hauteurs, maintient la piscine à un niveau

convenable et en renouvelle constamment le contenu. Tous ces gentlemen qui se dirigent vers cette école de natation nouveau modèle, la serviette sur le bras et en manches de chemise, forment une véritable procession. La fatigue de la montée est largement récompensée, tant par la fraîcheur de ce lac limpide que par le superbe coup d'œil qu'offre l'élévation du terrain. Une guirlande de collines verdoyantes m'entoure de tous côtés; les bananiers, les cocotiers décorent les vallées à l'humus riche et profond; la végétation abondante des tropiques s'étale jusque sur la cime des montagnes.

Ils sont heureux, ces indigènes indolents que les perturbations de notre monde civilisé ne touchent guère; les côtes sont poissonneuses; le sol fertile produit en abondance des légumes et des fruits; ils se nourrissent et récoltent sans efforts. Tout semble avoir concouru pour offrir une existence paisible aux populations de ces pays favorisés par un climat délicieux, ne connaissant ni privations ni convoitises, et pouvant s'adonner à la contemplation de leur bien-être sans souci du lendemain. Et cependant il est curieux de constater que c'est justement dans les nombreuses îles de ce grand océan que se sont passés les plus horribles drames, et que, sans l'occupation par les différents États européens, l'état de barbarie, les vices et les tortures qui l'accompagnent y régneraient encore comme autrefois. Les scènes de cannibalisme dont les Fidji ont été le théâtre dépassent en horreur tout ce que l'histoire des groupes environnants peut nous raconter; et si les efforts des missionnaires ont obtenu un résultat relatif, c'est surtout grâce aux fusils anglais que les mœurs de ces naturels se sont adoucies. La crainte du châtiment a été pour beaucoup dans la disparition graduelle des cruautés du temps passé.

Quant à l'œuvre des missionnaires, quelque louable qu'elle soit, elle produit fréquemment un résultat bizarre. Le sauvage d'hier auquel on enseigne l'histoire sainte et les préceptes de l'Évangile devient souvent une sorte d'halluciné. Son intelligence peu développée ne lui permet pas de comprendre, et il passe d'une ignorance complète à un état

de fanatisme, se manifestant par un visage qu'il se compose pour la circonstance, et par un besoin incessant d'approfondir des mystères qu'il n'arrivera jamais à saisir et dans lesquels il s'embrouille constamment. J'en ai rencontré, tant aux Fidji que dans d'autres îles du Pacifique, qui étaient devenus fanatiques à l'excès; pour un peu, leur état de surexcitation religieuse aurait dégénéré en démence.

Un jour, étant à dîner dans une famille à Suva, la maîtresse de la maison me fit des excuses au sujet du repas, et me déclara que les bons serviteurs devenaient pour ainsi dire introuvables. Elle avait dû renvoyer, après avoir épuisé toutes les ressources de sa patience, trois domestiques à son service depuis des années et ne lui ayant jamais fourni le moindre sujet de plainte. Devenus chrétiens, ils se cachaient dans tous les coins du jardin, la Bible à la main et chantant des cantiques; celui qui remplissait les fonctions de cuisinier refusait obstinément de faire la cuisine le dimanche. En dehors de ces manifestations outrées, le désaccord s'était mis dans le trio, le cuisinier ayant été baptisé par un missionnaire protestant anglais, et les deux autres par les frères français établis dans l'île.

Une promenade dans le village indigène à l'extrémité de Levuka m'intéresse beaucoup. C'est une agglomération de pauvres paillotes, dans lesquelles on ne peut entrer qu'en rampant. Les hommes brillent par leur absence; ils travaillent probablement chez les Européens ou au débarquement de la cargaison que notre steamer a apportée. Les femmes sont assises sur les talons et éclatent de rire quand je tâche de me faire comprendre en anglais, ou que j'interroge tous les coins de la hutte pour découvrir une arme indigène ou une curiosité quelconque. Toutes, sans exception, me prennent la main et admirent une bague que je porte au doigt, en me faisant des signes pour que je leur en fasse cadeau. Les enfants sont tout nus et se divisent en deux catégories : la première, me donnant gaiement une poignée de main; la seconde, poussant des hurlements exaspérés et se sauvant à mon approche. Les moustiques et les mouches ne manquent pas dans ces demeures primitives, où la chaleur et l'odeur

Fidjiennes.

d'huile de coco rendent le séjour peu attrayant. Le mobilier est tout ce qu'il y a de plus élémentaire : une espèce de grabat s'élevant à quelques centimètres du sol dans les cases les plus aristocratiques, et une couche de paille dans les paillotes plus modestes. L'oreiller est un morceau de bambou, reposant sur un petit pied en bois aux deux extrémités. Quelques-unes de ces femmes montrent des velléités de coquetterie et s'affublent de fichus aux couleurs voyantes; le costume de quelques autres se réduit au strict nécessaire pour sauvegarder la pudeur.

CHAPITRE XI

Trois jours à Levuka. — Excursion dans l'intérieur de Viti-Levu. — La rivière Rewa. — Réception chez un chef. — Un *meke-meke*. — Le *kava*. — Scènes de cannibalisme. — La fabrique de sucre. — Les bananes. — Une séance de tribunal. — Un mari fidjien volage. — Famille de Samoens. — — La fille du roi Malietoa. — Un serpent. — Le courrier d'Europe.

Je passe trois jours à Levuka et dans les environs. Un seul habitant y possède une voiture, mais l'usage qu'il peut en faire ne le conduira pas bien loin, car il n'y a pas de routes en dehors de l'accès des deux côtés de la ville. Le même inconvénient existe à Suva; presque pas de routes, et rien qu'un modeste buggy, qu'on fait bien d'arrêter un jour à l'avance si l'on est invité à dîner et que la pluie ait détrempé le sol. Comme je suis bon marcheur, je brave les rayons d'un soleil tropical, et je grimpe sur les collines ou m'enfonce dans la brousse pour satisfaire ma curiosité légitime de voyageur. Il y a bon nombre de serpents dans les Fidji, mais comme ils ne sont pas venimeux, leur présence ne m'inspire aucune inquiétude. Les indigènes en sont très friands, et quand ils peuvent en attraper un, ils invitent leurs amis pour partager ce repas de gala. La seule bête venimeuse qu'on trouve dans ces îles est un mille-pieds. Sa morsure nécessite une médication immédiate. Cet insecte est blanchâtre et atteint souvent une longueur de 10 à 15 centimètres.

Les moustiques et les mouches se rencontrent dans des

proportions fabuleuses. Heureusement la Providence a créé à côté de ces insectes insupportables un chasseur émérite qui leur fait une chasse à outrance. C'est une araignée de la grosseur d'une petite grenouille, qu'on se garde bien de détruire, car elle en fait une consommation considérable. Comme lézards, nul pays n'en possède une telle variété ni un aussi grand nombre. Le plus beau est un grand lézard vert, qui atteint la dimension d'un caméléon, et lui ressemble beaucoup. De même que dans certains pays de l'Inde la fourmi blanche détruit le bois, la fourmi des Fidji est le désespoir du bibliothécaire. Elle s'attaque à la colle qui a servi à la reliure, et détruit l'extrémité des pages. Le livre neuf devient en peu de temps un vieux bouquin, ayant l'apparence de provenir d'un étalage de nos quais. Le cancrelat, peu bibliophile aussi, s'attaque à la reliure même, et ne dédaigne pas vos chaussures ou tout autre objet en cuir.

Les perruches et un certain nombre d'autres oiseaux habitent les collines et la brousse; le serin, qu'on a récemment importé, semble se plaire dans sa nouvelle patrie. Au reste, la faune se distingue par une pauvreté à peu près égale à celle de la Nouvelle-Zélande; cependant la plupart des animaux domestiques d'Europe y ont été introduits avec succès.

Le consul d'Allemagne, M. Hennings, pour qui un banquier d'Auckland m'avait donné une lettre d'introduction, me reçoit d'une façon charmante. C'est un des premiers Européens qui se sont établis dans l'île, et sa maison de commerce est la plus importante de la ville. Dans les premières années de son séjour au milieu de ce peuple sauvage, le cannibalisme était encore assez fréquent, même parmi les indigènes, avec lesquels il était en rapports journaliers. Lui-même avait été attaqué à plusieurs reprises, mais, grâce à son fusil, il avait toujours pu se tirer d'embarras, jusqu'à ce qu'un soir il fut assailli et laissé pour mort dans un ravin. Un coup de casse-tête fut l'origine de l'énorme cicatrice qu'il me montra sur son front.

Un jour, sa femme étant accouchée d'une fille, un chef

lui envoya comme cadeau un bras de femme tout frais, et à une autre occasion ce même chef manifesta son amitié par l'envoi d'une cuisse.

Mon steamer a embarqué un millier de régimes de bananes, et doit prendre une certaine quantité de sucre sur la rade de Navoa (île de Viti-Levu). Nous partons dans la soirée et sommes ancrés le lendemain matin devant une terre basse qui nous envoie une multitude de moustiques. Il n'y a pas grand'chose à voir sur cette côte : une fabrique de sucre et des cocotiers, élevant leurs troncs au milieu d'une terre entièrement inculte. Les opérations se terminent en quelques heures, et nous retournons à Suva.

L'aimable gouverneur me propose une excursion intéressante. Deux fonctionnaires doivent se rendre dans l'intérieur de l'île pour régler certaines affaires avec un chef, et faire un voyage d'inspection. Si l'expédition me tente, il me présentera à ces messieurs et je serai leur compagnon. Bien certainement qu'elle me tente, cette occasion fortuite pour étudier la vie intime d'un peuple qui ne vient que de sortir d'une des dernières citadelles de la barbarie, d'autant plus que mes compagnons parlent couramment la langue des indigènes et qu'ils pourront m'instruire sur tout ce qui m'intéressera.

MM. Cox et Lanford viennent me prendre le lendemain matin. Le caïque du gouverneur nous attend au bout de la jetée; six rameurs robustes tiennent les avirons, et les caisses arrimées à la proue de l'embarcation contiennent une ample variété de provisions, car les aliments et les boissons qu'on pourrait nous offrir dans les villages que nous visiterons ne s'accorderaient pas avec les exigences d'estomacs européens. Les matelas, les moustiquaires et les draps sont emmagasinés dans un ballot; une toile à voile disposée horizontalement sur des perches mobiles nous abritera contre les rayons du soleil; nous ne manquerons de rien, conformément aux principes anglais de confort et de bien-être.

Aussitôt que nous avons dépassé à force de rames les récifs de la baie, nous mettons la voile, et notre caïque glisse rapidement sur une mer d'huile. Nous entrons dans la

rivière Rewa, navigable jusqu'à une distance de 45 milles, et large d'environ 200 mètres jusqu'à 20 milles de son embouchure. Les côtes sont basses et couvertes d'une végétation touffue; les bananiers et les cocotiers abondent sur les rives sablonneuses.

Voici la station de Naililii; au milieu de quelques cases s'élève une habitation en bois, qui sert de demeure à un missionnaire français; un peu plus loin nous arrivons à une autre mission. Celle-là est wesleyenne; les Anglais l'appellent *the opposition Church* (Église de la concurrence). Cette proximité engendre une rivalité, qui dans certains cas a produit des résultats déplorables au point de vue des rapports entre indigènes convertis. Le zèle religieux se développant bien plus facilement chez les peuples sauvages que dans le monde civilisé, la différence de religion a fait naître des haines dépassant de beaucoup le frottement d'opinion qui sépare les convictions dans nos pays d'Europe, où le protestantisme et le catholicisme se coudoient dans les rapports quotidiens.

L'après-midi nous entrons dans une crique, où la chaloupe est attachée à un tronc d'arbre. Nous grimpons à terre et sommes reçus par le chef et les notables des environs, tous accourus pour l'assemblée solennelle qui va avoir lieu. C'est d'un règlement de comptes qu'il s'agit. Les impôts dus par les indigènes sont payés en produits du sol, principalement en bananes. Toute la récolte ayant été transportée à Suva, il en résulte que pour chacun des contribuables il y aura un solde à toucher, et c'est dans les mains du chef et des gros bonnets de la localité, comme représentants des cultivateurs, que M. Cox aura à verser l'excédent dû à chacun. Quelques sacs de monnaie sont déposés sur la natte qui remplace l'estrade de nos réunions officielles, et toute l'assistance s'accroupit en cercle autour du représentant du gouverneur. Aucune chaise n'existe dans le village; on s'assoit tant bien que mal sur ses talons, ou l'on s'allonge sur les nattes qui couvrent la surface entière de la case. Je commets une infraction grave à l'étiquette en m'asseyant sur la planchette qui forme l'entrée de l'habitation, dans le

but de remplacer par l'air embaumé du dehors la température désagréable de l'intérieur. M. Cox me fait une observation sur la faute commise et je m'empresse de prendre place entre deux vieillards presque nus.

La séance est ouverte, mais, à la place d'un discours, elle commence par un dîner. Un jeune indigène dépose devant le chef un énorme plateau fabriqué de feuilles de bananier et contenant des ignames, tandis qu'un de nos rameurs fait le déballage d'une de nos caisses et débouche des bouteilles de vin. Un autre plateau qu'on vient d'apporter contient un plat du pays; ce sont des crevettes accommodées en guise de pâté et enveloppées d'une feuille quelconque qui a participé à la cuisson.

Je ne déteste pas l'igname, qui se rapproche de notre pomme de terre, mais dont la substance est plus sèche, et les crevettes sont d'un très bon goût. Nous offrons des sardines au chef, et du fromage à un des notables, mais tous les deux font la grimace, et déclarent ne pas comprendre comment nous pouvons manger pareille nourriture. Un reste de poulet au contraire a beaucoup de succès.

Le règlement des comptes exigera au moins deux heures et ne m'intéresse pas. Je profite de l'occasion pour faire un tour d'exploration dans le village, se composant d'une quarantaine de huttes, construites de rotin, de paille et de feuilles sèches. Quelques-unes sont d'un accès assez difficile, n'étant pas bâties sur le niveau du sol, mais reposant sur des poteaux de plus d'un mètre d'élévation. Les enfants, les cochons, les poules et les chiens grouillent pêle-mêle sur la terre argileuse; les feuilles énormes des bananiers leur servent de parasol naturel. Les femmes, dont le costume se réduit à une simple bandelette d'étoffe coloriée serrée autour des reins, se sauvent dans leurs paillotes, mais je brusque les convenances et pénètre partout à travers l'étroite entrée qui remplace nos portes. C'est que je poursuis un but dans toutes mes pérégrinations à travers ces archipels : la recherche de curiosités et d'anciennes armes indigènes. Je ne trouve pas grand'chose, mais ma collection s'augmente tout de même

de deux vieux casse-tête et d'une massue, échangés contre les shillings que je mets sous les yeux de ces dames. Le collectionneur se trouve fort désappointé en général; à son départ, il s'imagine qu'à des prix dérisoires il se formera une superbe panoplie et trouvera des curiosités qui exciteront la convoitise à son retour. Pour peu qu'il ait parcouru un certain nombre d'îles de l'hémisphère austral, son éducation est bien vite faite. Beaucoup de collectionneurs les ont visitées avant lui; il y a aussi les navires marchands qui ont fait de nombreux trafics avec les aborigènes avant même que les Européens y fussent établis; enfin les musées envoient des délégués dans tous ces pays, avec mission d'accaparer ce qu'ils peuvent trouver. Et le voyageur de nos jours, tout en s'apercevant qu'il arrive trop tard, ne fait qu'une pauvre moisson, et se heurte en outre à l'expérience qu'ont acquise ces peuplades. Les temps sont loin où ces populations s'étonnaient de l'entêtement d'un blanc attachant de l'importance à une massue ou à un casse-tête, à des arcs et des zagaies provenant de leurs ancêtres, et les échangeaient avec empressement contre de la verroterie et des bibelots d'une valeur minime.

Le chef ira coucher dans une autre hutte qui lui appartient, et nous aurons l'usage exclusif de celle où nous avons été reçus; c'est le palais du village pour ainsi dire, et la perche qui se dresse sur le toit, ornée de coquillages blancs, démontre suffisamment que c'est la case du grand chef. Avant de nous jeter dans les bras de Morphée, une soirée musicale nous attend. C'est le *meke-meke* des Fidjiens, complément forcé de toute fête et de toute réception.

Les notables de l'après-midi, nus jusqu'à la ceinture, et reluisant de l'huile de coco qui couvre leur corps, font leur entrée et s'étendent sur les nattes. Cette position ne me convenant pas, je m'assieds sur une de nos caisses; M. Cox prétend que cette dérogation aux habitudes m'est permise comme étranger. Un vieil édenté à la voix larmoyante exécute un solo, et la bande tout entière entame un chant, dont les tons tragiques ne me passionnent que médiocrement. Les voix s'animent, le bruit devient assourdissant, les yeux

tournent dans leurs orbites, un battement de mains vient renforcer le vacarme général. On se serait figuré en pleine fête de cannibales, et de ce côté la soirée ne manquait pas d'originalité.

La température élevée me fit commettre une nouvelle inconvenance. Décidément le touriste qui visite les Fidji est forcé de s'acheter un manuel de politesse et de l'étudier sérieusement avant de se présenter dans le monde. Le fils du chef m'avait fait cadeau d'un éventail, et comme je l'avais déposé dans un coin de la case, je fis signe à l'un de nos rameurs, accroupi derrière moi, de me le passer. Il hoche la tête et fait un geste que je n'arrive pas à comprendre. M. Lanford m'explique qu'un indigène n'a pas le droit de toucher à un objet venant d'un personnage aussi haut placé, à moins qu'on ne lui en donne la permission.

Le fils du chef, qui parle anglais, intervient en ma faveur. Cet aristocrate a reçu son éducation dans un collège de Sydney, mais, malgré une instruction assez complète, il n'a pu se faire aux mœurs de la race blanche, et de retour dans son village il a repris les habitudes de ses pères, et remisé dans un coin de sa hutte les vêtements européens, qu'en fin de compte il trouvait trop embarrassants.

Je m'aperçois que plusieurs des assistants ont le petit doigt estropié, et je demande à quoi attribuer cette mutilation, répétée sur presque toute la ligne. L'usage est bizarre, mais prouve que le respect des morts est poussé bien plus loin chez ces insulaires que parmi nous et que les assises de l'amitié y sont plus solides. Chaque fois qu'un chef ou un ami intime passe de vie à trépas, les survivants inconsolables se coupent la dernière phalange du petit doigt. Dans cette réunion j'en distinguai plusieurs qui en avaient deux de coupées. Que dirait-on dans notre monde civilisé, où le dernier hommage rendu à un ami de cinquante ans consiste à suivre son convoi — quelquefois jusqu'au cimetière, — si un gouvernement innovateur édictait les usages en vigueur aux Fidji?

Le frère du chef dont nous sommes les hôtes est mort il y a peu de temps. Quarante de ses amis, dont la majo-

rité se trouve parmi nous, se sont fait la mutilation traditionnelle. A la mort de sa femme, ou disons plutôt d'une de ses femmes, le mari se dispense généralement de ce signe de deuil.

Nulle fête ne se termine dans ce pays curieux sans l'apparition d'un bol immense, qui sert à la préparation d'un breuvage aussi désagréable au goût que répugnant dans sa fabrication. Tous les invités, se reposant de leurs chants fatigants, braquent les yeux sur le récipient qu'on dépose devant le personnage important chargé de la fabrication de la fameuse boisson. Ce nectar des antipodes s'appelle le *kava*; c'est la racine desséchée d'un poivrier. On le moud dans certaines autres îles du Pacifique, mais aux Fidji on le mâche avant de le mettre dans l'eau que contient le bol. Il est vrai que le mâcheur se rince préalablement la bouche et qu'il se lave les mains devant l'assistance, mais ces précautions hygiéniques n'arrivent pas à faire disparaître le dégoût qui s'empare forcément de l'Européen témoin, pour la première fois de sa vie, de la confection du breuvage. Le voilà à l'œuvre; il broïe entre ses dents cette racine passablement dure, sa bouche se gonfle de plus en plus, et ses doigts en retirent au bout d'un certain temps une masse compacte, qu'il fait glisser dans un paquet de fibres de noix de coco. Il plonge l'ensemble dans la cuvette, le tord à plusieurs reprises, jusqu'à ce que la masse ait rendu tout le jus qu'elle peut contenir, et, remplissant d'un geste cérémonieux la coupe en bois placée devant lui, il la passe à l'invité le plus haut placé de la société, qui la vide tandis que l'assistance bat des mains. Les autres invités reçoivent ensuite leur part du butin, selon le rang qu'ils occupent.

L'étiquette ne perd pas ses droits dans la dégustation de la divine liqueur. Il est de bon ton que celui qui vient de vider la coupe la lance dans la direction de l'échanson. A force d'expérience, il y en a qui savent la projeter en véritables artistes, de façon qu'en tournoyant comme une toupie, elle vienne s'arrêter juste devant le président de la fête.

Pas de réception, pas de festival chez un chef ou même chez une notabilité indigène sans l'éternel kava, et le gou-

verneur lui-même, à certaines occasions, ne peut pas se soustraire à cet usage répugnant; il est *forcé* d'accepter le bol d'honneur qu'on lui présente. Si encore le goût de cette boisson avait un charme quelconque, mais sous ce rapport-là une dernière illusion qui aurait pu rester s'évanouit. Prenez de l'eau de savon avec du poivre, et vous aurez une idée exacte de ce qu'est le kava.

Je me trouve bien embarrassé quand le chef, entonnant un chant mélancolique, me fait présenter la première coupe. M. Cox me tire d'affaire en expliquant à notre hôte que cette boisson m'est formellement défendue.

Tous les Fidjiens en raffolent, et j'ai rencontré même des Européens qui en appréciaient le goût. L'effet produit sur l'organisme est en général pernicieux. A l'inverse de ce qui se passe dans l'abus des boissons alcooliques, les idées restent parfaitement claires, mais une paralysie des jambes et un ébranlement du système nerveux sont les conséquences ordinaires de l'excès. Il arrive souvent qu'un amateur, après avoir vidé deux ou trois coupes, ne peut plus se lever.

Un bain dans la rivière nous procure le lendemain matin un rafraîchissement délicieux. Nous l'échappons belle, car nous apprenons, peu après, que le fleuve reçoit la visite de nombreux requins, s'accommodant tout aussi bien de l'eau douce que de l'eau salée de la mer. Huit jours auparavant, une femme avait été saisie par un de ces monstres à 40 milles de distance de l'embouchure, et la veille un homme avait subi le même sort.

Nous faisons nos préparatifs de départ. C'est dimanche; la cloche de la mission catholique sonne pour l'appel des fidèles, et au moment où nous nous éloignons du village, le gong du pasteur wesleyen résonne sur la rive opposée.

Notre itinéraire comprend une seconde visite à une dizaine de milles plus loin; les détails de notre réception dans cette localité ne sont que la répétition de notre séjour à la première étape. Au fur et à mesure que nous remontons la rivière, notre regard embrasse plus d'animation et d'activité, plus de cultures et de plantations. Les cocotiers

et les bananiers deviennent plus nombreux; la canne à sucre s'étend comme un immense tapis vert le long du fleuve, que les pirogues à balancier sillonnent dans toutes les directions. Ces pirogues, que nous retrouvons dans d'autres archipels, notamment dans les Moluques, sont ici d'une construction plus pratique. Une plate-forme composée de planches ou de bambous entre-croisés est maintenue en équilibre sur la surface du canot et le support qui repose sur l'eau, suppléant ainsi au manque de place qu'offre l'embarcation, simple tronc d'arbre creux. Les indigènes y amoncellent leurs fruits, leurs ignames et leurs taros.

La partie de l'île où nous nous trouvons a été le théâtre de scènes révoltantes de cannibalisme qui ne remontent qu'à l'année 1876. Le missionnaire Baker et quelques autres Européens y furent tués et mangés (*kiki*, dans la langue des indigènes).

Pour faire un exemple, le gouverneur fit fusiller ou pendre deux douzaines de ces barbares, afin de leur ôter le désir de se régaler à l'avenir du *bukalo* (chair humaine). A l'heure actuelle bien des habitants ne se rendent pas compte de l'horreur qu'inspire à un blanc l'idée de manger ses ennemis; ils se voient bien forcés de respecter les lois édictées, mais ils ne les regardent pas comme logiques. Dans le second village un vieillard affirme à M. Lanford que le goût de la chair humaine dépasse en saveur celle du bœuf. Un chef, décédé aujourd'hui, Raki-Raki, avait l'habitude de déposer une pierre en mémoire de chaque ennemi tué et mangé par ses ordres. En 1849, le monceau de pierres accusait un chiffre de 872!

L'histoire du cannibalisme est curieuse à étudier. Ces insulaires, dont la religion enseignait l'existence de plusieurs dieux, étaient convaincus que le sang versé était agréable à leurs divinités. Ceux qui n'avaient jamais tué un de leurs semblables étaient jetés en pâture aux requins. C'était rendre hommage à un ennemi que de le manger après l'avoir assommé.

Cakobau, ayant envie de chair humaine pour son repas, désignait du doigt la victime qu'il fallait immoler.

Nous continuons notre tournée et visitons deux fonctionnaires et un planteur, dont l'existence s'écoule dans un isolement complet. A peine assis, la bouteille de whisky est placée sur la table; c'est l'usage dans les colonies et en même temps la cause des fréquentes maladies de foie qui règnent dans ces pays chauds.

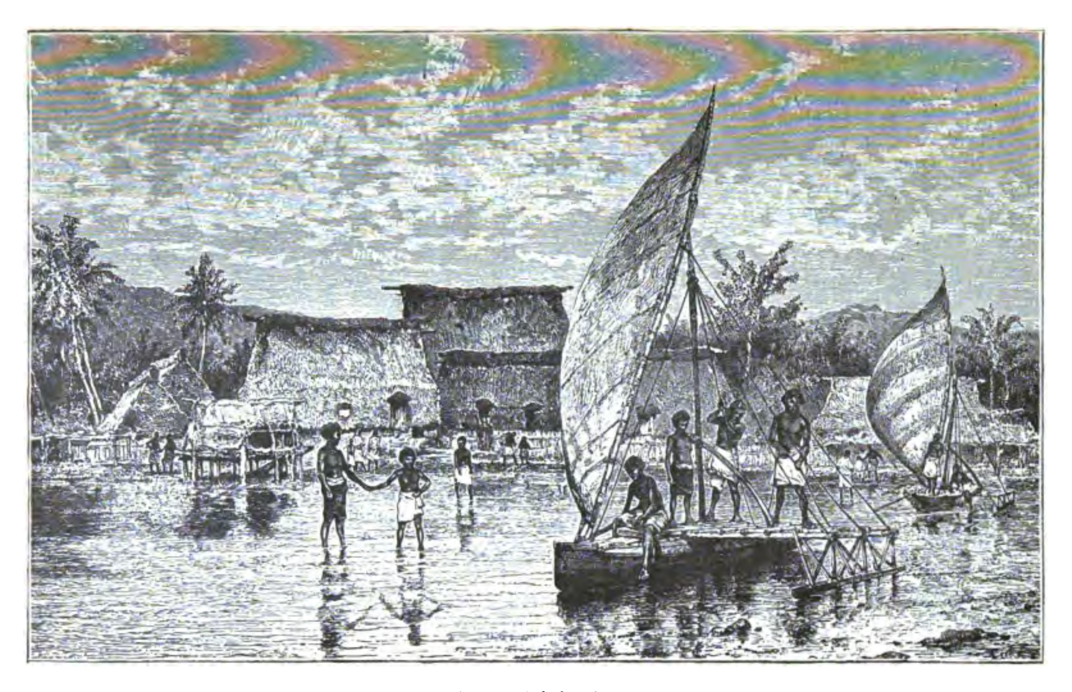
Les paysages sont devenus admirables, et la chaleur n'est pas trop intense. Une brise du sud-est nous permet de mettre la voile et d'avancer rapidement. De temps en temps, nous échouons sur les bas-fonds, mais les bras musclés de nos rameurs, qui descendent dans l'eau et repoussent l'embarcation vers un endroit plus profond, ont toujours raison de cet inconvénient.

La nuit se passe dans un hôtel, modeste mais propre, situé en face d'une grande fabrique de sucre que nous visiterons le lendemain. La lune est dans son plein, et de notre balcon nous jouissons d'un panorama splendide sur les champs de canne et l'abondante verdure qui s'étend à perte de vue sur la rive opposée de la rivière, dont les eaux clapotantes sont illuminées d'un reflet argenté.

Il y a une douzaine de fabriques de sucre dans l'archipel, et leur produit peut soutenir avantageusement la comparaison avec les sucres des Antilles et d'autres colonies. Celle que nous avons devant nous est la plus grande fabrique du monde entier, m'assure-t-on; ses dimensions sont supérieures à la grande fabrique de l'île Maurice. En effet je n'en ai jamais vu d'aussi colossale, et le sous-directeur, qui nous fait les honneurs de l'usine, me montre avec fierté les puissantes machines servant à la fabrication.

L'habitation du directeur est située sur une colline. C'est une villa bien aménagée, entourée d'un jardin magnifique. Les acacias, les orangers et les citronniers, les cactus et les crotons forment un assemblage de couleurs flattant l'œil, et rappelant les jardins encadrant les villas de la Corniche.

Vers la tombée de la nuit, en naviguant sur la rivière, M. Lanford, qui est chasseur passionné, tue quelques chauves-souris. Une de ces bêtes, tombée dans l'eau tout près de notre bord, est ramassée par l'un de nos rameurs.



Pirogues à balancier.

Elle est de plus fortes proportions que nos chauves-souris, et s'en distingue par la forme de sa tête, qui ressemble à celle d'un petit chien terrier. Ce n'est pas comme zoologue que notre homme en a pris possession : il prétend que l'animal, préalablement cuit, constitue un régal délicieux, et se le réserve pour son repas du soir.

Partout où nous passons, pousse le bananier. Son fruit forme l'objet d'un grand commerce avec les ports de Sydney et d'Auckland. Chaque bateau charge de 15 000 à 20 000 régimes, qui sont payés au prix régulier d'un shilling par régime livré le long du bord. Le fret est du même prix, de sorte que le régime, comptant de 60 à 100 bananes, revient à 2 shillings, soit 2 fr. 50, au port de destination.

Lorsque, le jour suivant, nous nous décidons au retour, et que nous arrivons à l'embouchure de la Rewa, nous apercevons devant nous une mer fortement agitée. A l'aide de la voile, nous marchons avec la vitesse d'un bateau à vapeur, mais la navigation offre peu de charme. Les embruns nous aveuglent et nous embarquons des paquets de mer qui menacent de nous faire chavirer. Une averse torrentielle se met de la partie; nos hommes sont forcés de puiser constamment de la cale l'eau qui nous envahit d'une façon inquiétante. Heureusement que la vitesse avec laquelle nous filons nous rapproche rapidement de Suva. L'apparition des lumières de la petite ville est saluée avec joie.

Les lois auxquelles sont assujettis les Fidjiens sont des lois sévères à beaucoup de points de vue, mais parfaitement en harmonie avec celles qui existaient dans le pays avant l'occupation britannique. Le gouvernement anglais a voulu conserver le caractère de délit à plusieurs fautes ou faiblesses qui passeraient à peu près inaperçues ailleurs. Il n'a pas voulu, et avec infiniment de raison, que les habitants admissent qu'un délit reconnu comme tel par eux fût toléré par les blancs. C'est ainsi que l'adultère et dans certains cas la prostitution sont punis par un emprisonnement quelquefois de longue durée.

La vente du whisky et de toute boisson alcoolisée par un Européen à un indigène est sévèrement punie. Le Fidjien

se console facilement de l'ordonnance gouvernementale, car il a le kava, qu'à ses yeux rien ne surpasse. Ce dont il se priverait avec bien plus de regret, c'est du tabac, car il est fumeur enragé. A l'instar de l'employé de bureau qui tient sa plume entre l'oreille et le crâne, il se promène avec la cigarette, intacte ou fumée à moitié, placée au même endroit. Sa peau et sa chevelure huileuses ne peuvent manquer de communiquer à la cigarette un goût de graisse peu agréable à l'odorat, mais c'est un détail dont il ne paraît pas se préoccuper. Les femmes, qui fument autant que les hommes, serrent leur cigarette ou la feuille de tabac qui servira à la rouler, dans le lobe de l'oreille, percé suffisamment pour donner passage à l'objet de leur passion.

Lorsque les habitants de l'île Taviuni virent le premier Européen fumer un cigare, une émotion générale s'empara d'eux et ils s'empressèrent d'engager tous les leurs à accourir, afin d'assister à ce spectacle extraordinaire. Ils prenaient le blanc pour un dieu brûlant intérieurement. La preuve était là : la fumée lui sortait de la bouche!

Comme la plupart des groupes du Pacifique, la population indigène est en décroissance, en vertu des lois de la nature qui veulent que le noir disparaisse graduellement au fur et à mesure que la civilisation s'infiltre chez eux et que le blanc s'y multiplie. Pour les Fidji, le dépérissement de la race se manifeste dans une proportion plus considérable que partout ailleurs ; d'après le dernier recensement, la totalité de ces îles ne contient pas plus de 120 000 habitants. En 1859 cette population était estimée à 200 000, et en 1874 on l'évaluait encore à 140 000. Une raison qui contribue beaucoup à cette diminution est l'infériorité numérique des femmes. Quant aux Européens, leur nombre n'atteint encore qu'un chiffre restreint et a varié depuis 1880 de 2000 à 3000.

Le chien marche sur les traces de l'indigène, et meurt en grand nombre à la suite d'une maladie assez bizarre. Tous les ans on est obligé d'en faire venir un certain nombre d'Australie. La maladie consiste dans la formation



Plantation de bananes.

d'un nombre plus ou moins considérable de vers, qui élisent domicile autour du cœur. On a fait devant moi l'autopsie d'un chien mort de cette maladie. Le nombre des vers pouvait s'élever à une centaine, enchevêtrés autour du cœur comme une pelote de fil.

Les établissements publics méritent la visite du touriste. Un hôpital bien aéré et dirigé par un médecin distingué s'élève sur une colline; il peut abriter largement les malades de la ville et des environs. Après l'avoir visité, je continue ma promenade sur la rangée de monticules qui font suite à l'hospice, et le docteur, qui a bien voulu m'accompagner, me montre les premières installations du jardin botanique, qui s'étendra en amphithéâtre derrière Suva. Ce jardin, quoique n'étant qu'à l'état embryonnaire, promet d'offrir un jour le plus grand intérêt. Malheureusement l'argent manque pour en activer les travaux, ce qui est d'autant plus regrettable que le gouverneur et l'un des principaux fonctionnaires sont des botanistes passionnés. Grâce à leur initiative et à leurs essais de culture, je suis à même d'admirer une belle collection de plantes et d'arbres, venant de tous les coins du monde tropical.

La prison contient, le jour de ma visite, une centaine d'indigènes et deux Européens, un Anglais et un Allemand. Ces derniers sont forcés de travailler dans la journée en compagnie de la population de couleur, mais le soir on les met en cellule, tandis que les premiers ont des dortoirs communs. La discipline est rigoureuse, comme dans toute prison anglaise, et le travail des condamnés profite à la colonie sous plusieurs rapports. Les uns sont occupés à la construction d'une route devant conduire à l'embouchure de la rivière Rewa; d'autres sont utilisés pour les travaux du port.

Après avoir assisté à une séance du tribunal, où les juges et les avocats se présentent dans la même tenue — robes et perruques blanches — que dans les tribunaux anglais, un de ces messieurs me propose de l'accompagner le lendemain dans un village indigène situé de l'autre côté de la baie. On y jugera un cas d'adultère, et la mise en

scène m'intéressera autant que les détails de la cause. J'accepte avec empressement, et dans l'embarcation qui nous transporte je me trouve tout à fait en pays de connaissance. Mon compagnon de voyage dans l'excursion sur la Rewa, M. Cox, représentera dans cette affaire le ministère public; le président m'avait invité à sa table la veille, et un autre fonctionnaire m'a déjà servi de cicérone à une occasion antérieure. Nos rameurs sont des condamnés, et comme nous traversons la baie à marée basse, nous échouons à plusieurs reprises sur le banc de sable ou sur le récif de corail. Tout l'équipage se précipite à l'eau chaque fois que nous nous trouvons en détresse, et nous finissons par accoster la rive opposée.

La cour siège dans la case du chef, qui parle un peu d'anglais, et offre le type d'un homme plus civilisé que mon hôte de la semaine dernière. Cette case est ornée de quelques meubles et bibelots européens, et les nattes sont d'une propreté irréprochable, mais, conformément aux habitudes du pays, tout le monde — tribunal, public et témoins — s'assied par terre. Le président s'empare d'une caisse qui lui servira de table pour écrire, et s'allonge tant bien que mal devant ce bureau d'un nouveau genre.

Le coupable entre dans la hutte, non pas escorté de deux gendarmes, mais en se traînant sur les genoux. Il est accusé d'adultère et s'assied sur ses talons à côté de sa complice, dont les beaux traits pourront peut-être servir de circonstances atténuantes dans le crime imputé au mari volage. La femme légitime prend place à côté de sa rivale: elle lance des regards furibonds à l'accusé et à la destructrice de son bonheur conjugal. A côté du chef se rangent les aristocrates du village, ainsi qu'un personnage faisant fonctions de magistrat indigène.

L'interrogatoire commence, et comme tout se passe dans la langue du pays, l'intérêt m'en échapperait si, conformément à la loi, les paroles prononcées n'étaient pas séance tenante traduites en anglais. C'est M. Cox qui est chargé de cette besogne et il a l'obligeance de déposer devant moi chaque feuille de papier remplie.

Le procès prête à rire. Le coupable prétend que sa complice est venue le rejoindre de plein gré dans sa pirogue; et celle-ci affirme qu'elle n'a cédé que devant la menace du couteau. C'est une victime d'après sa déposition; elle ne rougit pas, car la couleur de sa figure s'y oppose. La femme légitime a le don de la parole; sa volubilité ne connaît pas de bornes. Résultat : trois mois de prison pour l'époux infidèle, et la liberté pour sa complice.

Mais un procès en pays fidjien ne finit pas comme chez nous! L'hospitalité a ses droits, et le chef présume que les fatigues de la séance ont aiguisé notre appétit. Les ignames, toujours servies sur d'énormes plateaux, font leur apparition, et tous les accessoires nécessaires pour la fabrication du kava sont introduits. Le président donne l'ordre de déballer une valise qu'il a emportée; elle contient une bouteille de whisky et des sandwichs pour nous. Le repas terminé suivant les goûts et les besoins de chacun, le chef me présente à sa femme et à ses filles; puis il me fait cadeau d'une natte et d'un beau casse-tête.

La marée a baissé encore et notre chaloupe ne peut accoster. Un à un nous sommes transportés à bord à dos d'homme; je ne puis m'empêcher de rire en contemplant le spectacle de cet embarquement étrange d'une cour judiciaire. Le retour à Suva ne s'accomplit pas sans une série d'échouements sur les bas-fonds.

Une des dernières soirées de mon séjour dans l'île se passe dans une famille de Samoens; je remarque la différence qui existe entre les habitants de cet archipel et la population du pays où je me trouve. Les femmes de Samoa sont généralement belles, quoique fréquemment elles atteignent un embonpoint qui n'augmente pas leurs charmes. Elles sont coquettes et aiment à se parer de costumes dont le rouge, le blanc et le vert forment les principales nuances. La danse et le chant sont les accessoires de chaque réception; le corps se plie dans les mêmes contorsions que celui des danseuses de *nautch* dans l'Inde.

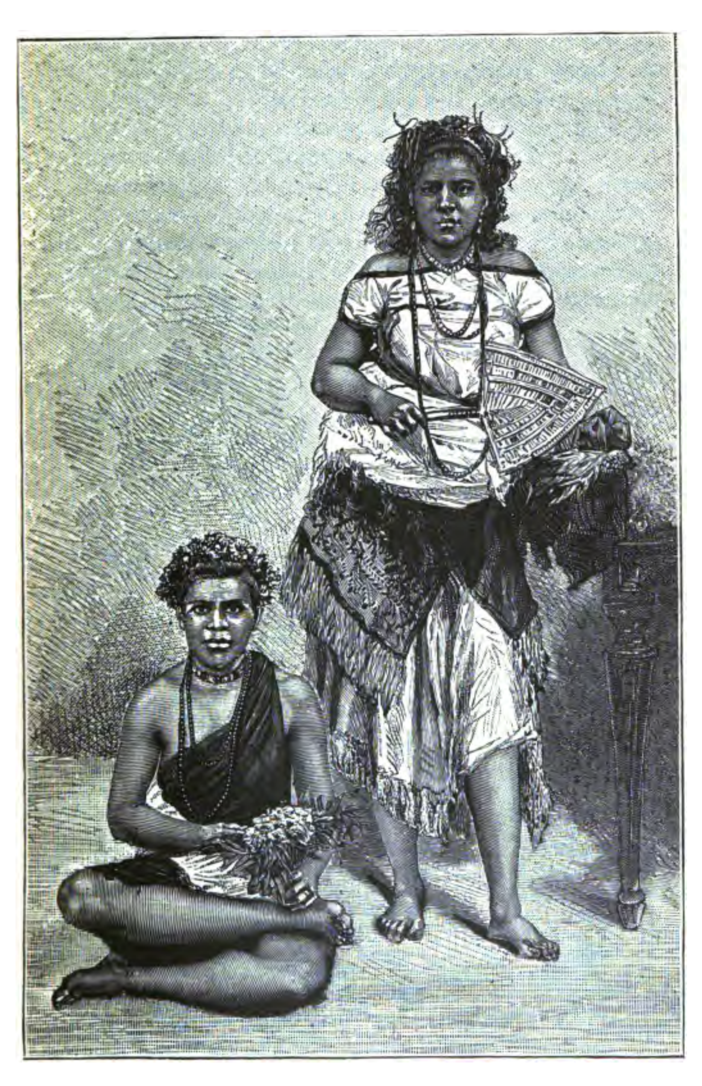
Il y a parmi les invités une métisse d'une beauté remarquable. Elle a épousé un Anglais de Levuka et parle cou-

ramment l'anglais, ce qui me procure le plaisir de m'entretenir avec elle et de lui demander des renseignements sur son pays. Une fillette de sept à huit ans vient se placer sur mes genoux et s'exprime également en anglais avec une facilité qui m'étonne. C'est la fille de l'ex-roi Malietoa, fait prisonnier par les Allemands; ses beaux yeux noirs indiquent la douceur, et ses longs cheveux de jais encadrent une figure charmante. Une de ses parentes est sensible à l'attention que je porte à l'enfant, et m'offre une cigarette composée de tabac fidjien, roulé dans une enveloppe de paille. Le goût en est peu agréable, et se rapproche de celui du foin brûlé : mais « à cheval donné on ne regarde pas la bouche ».

Quand on sort le soir à Suva ou à Levuka, on se munit d'une lanterne. La plupart des villas et maisons sont dispersées dans les collines, et pour y arriver ou pour en revenir, il n'est pas facile sans lumière de reconnaître l'étroit sentier qui descend en ville par des zigzags infinis. La veille de mon départ, je revenais d'un dîner dans la montagne, armé de ma lanterne qui éclairait en même temps mon costume de soirée et les herbages de la route, lorsqu'un serpent blanc à anneaux noirs me passe en sifflant devant les jambes. Si je m'étais trouvé dans tout autre pays, j'aurais certes éprouvé un sentiment plus accentué de frayeur, mais je savais qu'aux Fidji ce reptile est inoffensif. Toutefois, sa longueur étant de presque deux mètres, je ne pouvais me soustraire à cette impression involontaire de répulsion qu'on éprouve à la rencontre de l'animal qui a perdu l'homme longtemps peut-être avant que le travail des madrépores ait fait surgir de l'océan ce bel archipel fidjien.

Voilà un panache de fumée qui se dessine à l'horizon : c'est le *Rockton*, courrier de Sydney, qui m'apportera, je l'espère, des nouvelles d'Europe.

Dans toutes les îles perdues dans l'immensité des mers, à une distance de quarante jours de navigation et même au delà, l'apparition du vapeur postal est un événement qui suspend momentanément tout travail et toutes les



Femmes des îles Samoa.

préoccupations de la vie ordinaire. Chacun se sent revivre, à la distribution de ce courrier impatiemment attendu, au milieu de ceux qui lui sont chers dans la patrie absente, et l'on se procure la douce satisfaction de savoir qu'à des milliers de milles de distance on a pensé à vous!

C'est ce même bateau que je prendrai pour me rendre en Nouvelle-Calédonie, et je me plais à constater qu'il est infiniment supérieur au steamer qui m'a débarqué sur ces plages. Je quitte les Fidji avec les meilleurs souvenirs et avec un sentiment de sincère reconnaissance envers ses habitants hospitaliers.

CHAPITRE XII

En route pour « la Nouvelle ». — Le *Rockton*. — Nouméa. — Le palais du gouvernement. — Aspect de la ville. — Le port. — Découverte par Cook. — Dumont d'Urville. — Prise de possession en 1853. — Les condamnés et les libérés. — — Orchestre de forçats. — La vie au bagne. — Les évasions. — L'île Nou. — La villégiature pour les pires criminels.

Le *Rockton* a chargé 20 000 régimes de bananes, et fait entendre le sifflement habituel qui indique le départ. Nous ne serons pas nombreux comme passagers; le commandant est un homme des plus aimables. J'ai fait sa connaissance à terre; il a eu l'obligeance de me donner une des meilleures cabines du bord. Le premier fonctionnaire de Suva après le gouverneur, M. Emberson, a eu la gracieuseté de faire transformer cette cabine en un véritable petit salon, en l'ornant de crotons variés, produits de son jardin, et MM. Cox et Lanford viennent me serrer la main au dernier moment.

Nous voilà partis. Les montagnes boisées et les collines verdoyantes disparaissent à l'horizon; nous sommes en pleine mer lorsque la cloche du dîner se fait entendre. La table est bonne et forme un contraste frappant avec l'affreuse cuisine des bateaux de l'*Union Steam Ship Company*. Je me trouve placé à gauche du capitaine, et en face d'une dame entre deux âges qui ne dit pas grand'chose, mais dont l'estomac ne laisse rien à désirer. C'est une *globe-trottresse* qui vient de Londres, et se contente, à ce qu'il paraît, de toucher aux terres lointaines sans les visiter. Pendant les

trois jours que le *Rockton* est resté à Suva, une seule promenade le long de la plage a suffi pour satisfaire sa curiosité; on l'avait prévenue qu'il y avait beaucoup de moustiques, et elle les déteste autant que les hommes, je crois.

Mon voisin de gauche est M. Romily, commissaire député du Royaume-Uni pour les Nouvelles-Hébrides, les Fidji et la Nouvelle-Guinée. Il se rend comme moi en Nouvelle-Calédonie, où ses fonctions l'appellent de temps en temps. Une tante avec son neveu complètent la liste des passagers. La tante est malade à partir du moment où elle sent la mer; elle restera couchée dans une chaise longue sur le pont pendant toute la durée de la traversée. Elle accompagne son neveu, qui ne fait que pleurer parce qu'on l'expédie à Sydney, pour faire son éducation. Les larmes du désespoir se mêlent au potage qu'on vient de lui servir : c'est un monsieur qui ne voyage pas pour son plaisir!

Nous avons une mer d'huile pendant les quatre jours que prend le voyage jusqu'à Nouméa. Je passe la plus grande partie de mon temps sur la passerelle avec le capitaine et M. Romily; la tante a toujours le mal de mer quoique le bateau ne bouge pas du tout; le neveu pleure sans discontinuer, et la dame anglaise lit du matin au soir dans la même encognure du pont.

1er avril. — Aux premières lueurs de l'aube, je monte sur la passerelle; les côtes de la Nouvelle-Calédonie sont en vue, des montagnes arides et rougeâtres se succèdent sans montrer la moindre trace d'habitation. Ces montagnes contiennent des métaux, principalement du cobalt et du nickel. Nous aurons l'occasion plus tard d'en étudier l'exploitation dans les environs des côtes que nous distinguons aujourd'hui à tribord. Du côté de bâbord, à environ soixante milles de distance, nous passons devant l'île des Pins. L'île Nou et la presqu'île Ducos deviennent visibles; une végétation riante remplace les montagnes stériles. J'aperçois le transport *Fabert*, qui partira le lendemain pour les Nouvelles-Hébrides; des schooners et des goélettes, ayant arboré leur pavillon à cause du dimanche; un port passablement animé, entouré d'une verdure agréable à l'œil. La soupape

de la machine laisse échapper un coup de sifflet retentissant, et le *Rockton* jette l'ancre avant de se rendre à quai.

Je prends congé de mon aimable commandant, je recommande au neveu — toujours en pleurs — de s'armer d'un peu plus de philosophie, et descends dans l'embarcation que le gouverneur, prévenu de mon arrivée, a eu l'obligeance de faire armer pour me conduire à terre. Me voici dans un pays tout à fait différent de ceux que j'ai parcourus dans ces derniers temps. Après quatre mois de séjour en pays anglais, je me réjouis à l'idée de pouvoir goûter pendant quelques semaines d'une existence plus en harmonie avec mes habitudes, et les rues de Nouméa, que je traverse pour me rendre au palais du gouvernement, me donnent une impression favorable. L'aspect monotone des petites villes anglaises se trouve remplacé par un cachet plus gai ; la différence me frappe d'autant plus que j'arrive un dimanche, et qu'au lieu de maisons hermétiquement fermées et de rues désertes, j'aperçois une population animée du besoin de consacrer ce jour à la promenade et à la distraction.

Les cafés et les bars ne manquent pas, par exemple! Quel Eldorado les tondeurs de brebis néo-zélandais trouveraient-ils ici, sans compter l'avantage résultant de la liberté du dimanche!

La voiture s'arrête devant l'habitation du gouverneur. Ce n'est pas un édifice pouvant soutenir la comparaison avec les palais que l'Angleterre offre à ses représentants dans les colonies, mais une maison assez vaste, de construction simple et entourée d'un terrain qui représentait la jungle sous un gouverneur précédent, mais que la pioche d'une douzaine de condamnés a graduellement transformé en jardin. M. et Mme Pardon me reçoivent avec la plus grande amabilité, et m'ont préparé une installation des plus hospitalières. J'éprouve un véritable plaisir à me retrouver avec mes charmants compagnons de voyage de l'*Océanien*, et d'embrasser les enfants, qui se dérobent à leurs jeux pour venir à ma rencontre.

C'est donc bien vrai? je foule le sol de « la Nouvelle », terre promise des vétérans du crime, pays décrit dans de

nombreux récits de voyages et articles de journaux, sujet de polémiques et d'attaques incessantes, énigme pour tous ceux que le goût des voyages ou l'esprit explorateur ne conduisent pas dans cet autre bout du monde. Pourrai-je constater que tous ces écrits — comme il arrive souvent — portent l'empreinte de l'exagération ou d'un parti pris, ou bien serai-je forcé d'en reconnaître l'exactitude? Peut-être aussi mon séjour en Nouvelle-Calédonie me révélera-t-il des détails qui ont échappé à l'observation d'autres voyageurs? Ces questions se posent forcément devant moi comme devant chaque touriste qui met le pied dans la colonie; l'intérêt que celle-ci peut offrir au point de vue de la nature se trouve dépassé par cette éternelle question de colonisation et de déportation, qui a fait couler des flots d'encre et d'éloquence, et... ne change pas les situations.

Poussé par la curiosité, je m'étais proposé de prendre des notes aussi complètes que possible sur ce qu'il me serait donné de voir sur place, et en reproduisant mes impressions de voyageur, je laisse au lecteur le soin de former son opinion.

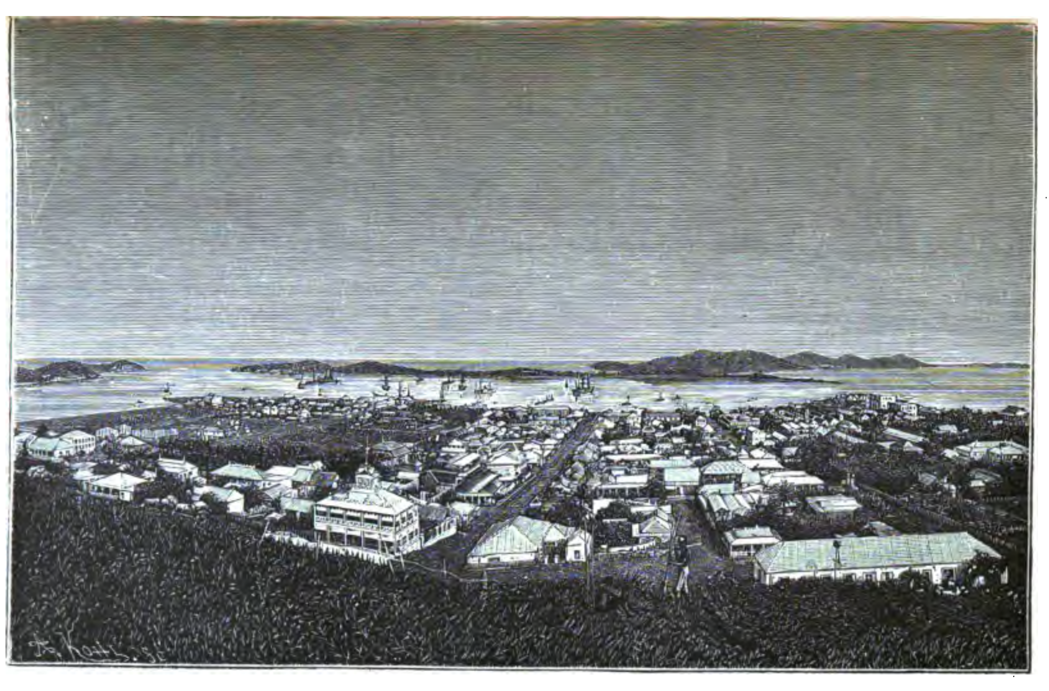
Faisons d'abord une promenade dans la ville de Nouméa et dans ses environs. Bien qu'en débarquant par une belle journée ensoleillée, l'aspect de la capitale de l'île m'eût favorablement impressionné, je ne pus me défendre d'une certaine surprise en la parcourant le lendemain. N'oublions pas que, depuis le mois de décembre, mon existence s'était passée dans les colonies anglaises en Australasie, que j'avais trouvé dans chaque ville des édifices modernes et luxueux, des parcs bien entretenus, des jardins admirables, des habitations respirant le bien-être, enfin tout le confort du *home*, transporté aux antipodes.

Mon illusion de la veille devait s'évanouir rapidement! Je traverse une petite cité qui me rappelle les Antilles; les maisons, basses et d'une construction aussi simple que primitive, quelquefois en planches, s'alignent tristement et se ressemblent toutes. Il y en a qui me rappellent les caisses rectangulaires en bois, habitations des pionniers dans la brousse australienne. Quelques magasins de triste appa-

rence étalent des marchandises de qualité inférieure et font penser à nos petits bazars des quartiers excentriques. Les jouets d'enfants coudoient les saucissons et les bottines; les cotonnades et les chapeaux encadrent les boîtes de conserves et les bouteilles de rhum. Un seul magasin tranche sur l'ensemble; je m'arrête devant cet étalage d'un certain luxe, mais je constate en même temps que c'est la succursale d'une maison de Sydney! Les rues sont mal entretenues et en certains endroits se transforment en cloaques; les routes dans la proximité de la ville ne sont pas suffisamment nivelées, et présentent des fondrières qui deviennent dangereuses la nuit par suite d'un éclairage parcimonieux. Les égouts font défaut, les détritus de toute sorte jonchent le sol. Je cherche un parc, une promenade quelconque, où je pourrai fuir les rayons d'un soleil assez ardent à cette époque de l'année et me reposer à l'ombre : il n'y en a pas! L'unique promenade consiste en une grande place carrée, plantée de cocotiers; l'ombre qu'ils projettent ne constitue qu'un bien pauvre abri. J'aime mieux me diriger du côté du port et jouir du coup d'œil de la baie, qui réellement est ravissante. La presqu'île Ducos et l'île Nou semblent ne former qu'une seule terre et s'allongent gracieusement en face de Nouméa jusqu'à l'extrémité de la rade. A ma droite, l'horizon se perd dans la verdure; à gauche, des mamelons rocheux et des récifs bordent la passe par où mon *Rockton* est entré.

Ce qui fait absolument défaut, ce sont les quais; il y a tout juste l'emplacement nécessaire pour permettre à un nombre restreint de bâtiments à vapeur et à voiles de s'amarrer et de débarquer leurs marchandises sur un chemin boueux et manquant de tout entretien. Il est vrai qu'il y a des travaux à l'étude, mais, en attendant, l'état embryonnaire continue d'exister.

S'il est au monde une colonie où toutes espèces de travaux publics pourraient être exécutés avec facilité et sans frais, ce serait certainement la Nouvelle-Calédonie avec son armée de forçats, condamnés « aux travaux les plus durs », suivant la lettre de la loi. Dans les pays que je viens de



Vue de Nouméa.

visiter, j'ai trouvé un progrès et un développement qui font l'admiration du voyageur, et dans toutes ces possessions la main-d'œuvre a dû se payer assez cher : ici je débarque dans une colonie où cette main-d'œuvre ne coûterait rien et où précisément on juge à propos de ne pas l'utiliser. Étrange anomalie, singulière conception des moyens pour arriver à assurer à une possession d'outre-mer la prospérité qui doit être le but de toute colonisation.

Mais n'anticipons pas; les surprises ne manqueront pas par la suite. Je ne fais que mettre pied à terre, et, tout en me promenant par la ville, je me livre à des comparaisons que l'on voudra bien me pardonner. Peut-être, plus tard, pourrai-je mieux me rendre compte des merveilles cachées dans cette île lointaine.

Quelques mots avant tout sur le pays en général et sur l'histoire de l'occupation française.

La Nouvelle-Calédonie est, après la Nouvelle-Zélande, la plus étendue des terres nombreuses que baigne l'océan Pacifique. Elle se trouve située entre 20° 10′ et 22° 26′ de latitude méridionale, et entre les méridiens 161 et 164 à l'est du méridien de Paris. Sa superficie totale est d'un peu plus de deux millions d'hectares, avec une longueur de 700 kilomètres en nombre rond, et une largeur moyenne de 50. L'aspect général est montagneux, spécialement à l'intérieur, mais les plus hautes montagnes ne dépassent pas 1 600 mètres. Une grande chaîne centrale, composée d'ondulations de terrain variant de 200 à 500 mètres, protégées par des sommets plus élevés, divise l'île en deux grandes régions, connues sous le nom de côte Est et de côte Ouest. La brousse impénétrable que nous avons trouvée en Australie et en Nouvelle-Zélande n'existe pas ici; les collines sont couvertes de massifs boisés et aussi d'un arbre spécial à la Nouvelle-Calédonie : le *niaouli*, au tronc blanc, à l'aspect grêle et uniforme, comme le gommier des colonies voisines. Cet arbre a la réputation de contribuer, dans une large mesure, à la salubrité du pays; la feuille mâchée a la saveur du thym, elle sert à faire une essence recherchée pour la parfumerie. L'écorce se prête à une foule d'usages;

on en fait des toitures, des cloisons, du papier même. Le bois, très dur, se conserve bien et fournit des pièces courbes fort appréciées pour les petites constructions navales. En dehors de cet arbre, qui croît d'une extrémité de l'île à l'autre, nous trouvons le bois de fer, le *kaori*, le gaïac, le pin colonaire, le gracieux flamboyant et un buisson qui dans certains endroits menace de tout envahir, le lantanier. Les mimosas, les citronniers, les orangers, les goyaviers, les palmiers, les aloès, les manguiers, les bananiers se rencontrent dans les parties moins accidentées; le santal — assez abondant dans le temps où ce bois était pour les indigènes un article d'échange — est assez rare aujourd'hui.

Sans aucun doute, l'origine de l'île est due à des bouleversements volcaniques; les traces de ces convulsions se retrouvent à chaque pas. La partie la plus sauvage, celle où les éruptions ont produit le plus grand désordre, se trouve sur la côte Est, près de la vallée de Thio. Les côtes sont bordées de falaises et la couleur des montagnes indique la présence de métaux. La végétation rabougrie de ces parages, la teinte rouge du sol diffèrent sensiblement de l'aspect général du pays.

Comme climat, je ne crois pas qu'il y ait dans notre bas monde beaucoup de terres qui puissent rivaliser avec celui de la grande île néo-calédonienne. Grâce au voisinage du tropique du Capricorne, la chaleur n'y atteint jamais des proportions aussi accablantes que dans certains archipels peu éloignés; les mois de janvier, février et mars sont les plus chauds de l'année, c'est la saison d'hivernage et en même temps celle des tempêtes et aussi des cyclones, qui, de temps en temps, exercent leurs ravages dans cette partie de l'océan. Il est rare que pendant cette saison le thermomètre s'élève au-dessus de 32 ou 33 degrés centigrades, et qu'il descende au-dessous de 14 dans les mois les plus frais, c'est-à-dire en juin, juillet et août. Aussi la Nouvelle-Calédonie jouit-elle, comme salubrité, d'une réputation méritée; les fièvres pernicieuses, les maladies endémiques y sont inconnues, les changements de température se produisent d'une façon régulière et

n'occasionnent pas les refroidissements et les maladies qu'on rencontre si souvent dans les pays situés dans les zones tropicales. La preuve que le climat est un des plus sains que l'on connaisse, c'est que la mortalité y est notablement moindre qu'en France. Tel condamné qui aurait la chance de rendre l'âme à soixante ans dans une maison de réclusion de la mère patrie peut facilement en atteindre soixante-dix dans la résidence que la clémence gouvernementale lui a assignée comme séjour! Il a dix ans de plus pour se repentir ou pour maudire ses juges.

La Nouvelle-Calédonie a été découverte par Cook en 1774. Il vint mouiller sur la côte nord-est, près de Ballade, eut quelques rapports avec les aborigènes, dont il fit un portrait assez flatteur, et, s'éloignant dans la direction du sud, en suivant toujours les côtes, il reconnut l'île des Pins.

Lors de la malheureuse expédition de la *Boussole* et de l'*Astrolabe* en 1788, le commandant La Pérouse reçut l'ordre du gouvernement de reconnaître dans toute son étendue l'île dont Cook avait signalé l'existence, et d'étudier les ressources qu'elle pouvait offrir. La Pérouse a-t-il visité la Nouvelle-Calédonie, ou se proposait-il d'explorer l'île à son retour de l'archipel où ses navires se sont perdus? Le mystère ne sera jamais éclairci; dans tous les cas il n'existe aucune trace de son séjour, et il n'a jamais été possible d'obtenir des naturels aucun renseignement permettant de constater le passage de l'infortuné navigateur.

Le contre-amiral d'Entrecasteaux, parti de France en 1791 pour aller à la recherche de La Pérouse, mouilla à Ballade, au point même où Cook avait jeté l'ancre. Dumont d'Urville visita l'île en 1827 et détermina la position exacte des grands récifs de la partie du nord; un capitaine de navire anglais nommé Woodin, cherchant une passe sur la côte sud, découvrit le détroit qui sépare la grande terre de la petite île Ouen, et lui donna son nom; enfin le bâtiment de guerre anglais *Havannah* reconnut le passage que l'on suit aujourd'hui pour se rendre sur la côte Est ou pour prendre la haute mer dans la direction orientale.

En 1843 les premiers missionnaires débarquèrent sur le

sol néo-calédonien, et y commencèrent l'œuvre de civilisation. Leurs rapports sur la population la dépeignaient comme étant de mœurs moins féroces que les naturels des archipels voisins déjà connus. En contradiction avec cette assertion, l'équipage de la corvette l'*Alcmène*, envoyée en Nouvelle-Calédonie pour des travaux hydrographiques, dut faire la triste expérience du caractère hostile des Canaques. Un officier et douze hommes, débarqués dans le nord, furent attaqués et tués. Ce massacre criait vengeance; d'un autre côté on s'occupait en France de l'édiction d'une loi réglant le système pénitentiaire et la transportation des condamnés. Dans ces conditions, la prise de possession fut décidée, et en 1853 l'amiral Febvrier-Despointes arbora le pavillon français à l'endroit même où Cook et d'Entrecasteaux avaient mouillé à la fin du siècle dernier. A ce moment on ne connaissait pas encore la rade spacieuse et sûre de Nouméa; ce ne fut que cinq mois après que le capitaine de vaisseau de Montravel, en contournant les côtes de la nouvelle terre acquise, découvrit la baie où nous trouvons maintenant la capitale. Tant par les avantages de sa configuration que par sa situation plus rapprochée de Sydney, la rade de Nouméa fut jugée préférable à celle de Ballade et l'on résolut d'y commencer les premiers établissements, d'où devait surgir le chef-lieu du territoire annexé.

La question de la transportation des condamnés occupait les esprits, et demandait une prompte solution. L'exemple de la Nouvelle-Galles du Sud, où des centaines de criminels avaient été l'origine d'une population laborieuse et d'un pays prospère, engendra les projets les plus utopistes. On voyait déjà dans un avenir prochain une nouvelle Australie faisant concurrence à la colonie britannique. Cependant onze années s'écoulèrent avant que le premier convoi de condamnés arrivât à Nouméa. Ces envois, périodiquement renouvelés, comprennent un total de 15 000 forçats, transportés depuis 1864 jusqu'au 31 décembre 1884 (dernière statistique que j'aie pu me procurer). Depuis cette date, plusieurs milliers de nouveaux criminels sont arrivés en

Village canaque.

Nouvelle-Calédonie, mais la mort a éclairci leurs rangs, et d'autre part la libération de ceux qui ont payé leur dette à la société est venue diminuer le nombre des condamnés en cours de peine. D'après les renseignements que j'ai pu obtenir d'un employé de l'administration pénitentiaire, le chiffre des forçats en cours de peine s'élevait au moment de mon passage à environ 9 000. Quant aux libérés, leur nombre augmente d'année en année et cette agglomération de population préoccupe autant le gouvernement qu'il entrave la prospérité de la colonie.

Aux termes de la loi, tout condamné pour une période n'excédant pas huit ans est soumis à une résidence forcée dans l'île de durée égale à celle de sa condamnation. La peine dépassant huit ans, la résidence dans la colonie est obligatoire pour le reste de la vie.

S'il existait une loi ordonnant le transport du libéré dans une autre colonie, loin du milieu où il a subi sa peine, l'état de choses existant aujourd'hui se modifierait sensiblement au profit du pays. Chaque année voit s'accroître le nombre de ces individus, et, dans l'intérêt de la sécurité publique, il faudrait pouvoir leur assurer des moyens d'existence ou les mettre dans l'impossibilité de nuire. Que se passe-t-il en effet?

Un nombre d'environ 4 000 libérés se trouve répandu dans un pays relativement neuf, dont le développement demanderait le concours actif de colons laborieux, comme nous l'avons trouvé dans les possessions australiennes. Ces libérés constituent un état de lutte permanente entre l'élément pénal et l'élément libre. Ce dernier n'augmentant pas, comme c'était le cas en Australie, le mélange et l'absorption des deux éléments ne peut se produire. Étant donné que, le plus souvent, le condamné sort du bagne plus mauvais que lorsqu'il y est entré, la liberté dont il jouit représente un danger incessant pour la population honnête. Certes il y en a qui sortent des pénitenciers avec l'intention bien arrêtée de se créer une situation qui leur permette de vivre et de recouvrer un jour la liberté tout entière, mais ceux-là ne forment qu'une minorité déplo-

rable; la plupart, corrompus par la promiscuité vicieuse dans laquelle ils ont vécu pendant des années, préfèrent parcourir le pays dans tous les sens, travailler à leurs heures sans vouloir se fixer nulle part, et mener une existence aventureuse qui bien souvent leur rouvre à bref délai les portes qu'ils avaient été heureux de franchir peu de temps auparavant.

Dans beaucoup de cas, on les a vus vivre aux dépens d'anciens compagnons du bagne, qu'ils exploitent jusqu'au jour où, pressés par le besoin, ils consentent à accepter un engagement quelconque. D'autres, après une existence vagabonde, affaiblis par l'âge, incapables d'exercer aucun métier, viennent demander à l'administration pénitentiaire un asile que celle-ci ne peut refuser à ces invalides du crime. Nous aurons l'occasion d'étudier cette catégorie quand nous visiterons la presqu'île Ducos.

Les évasions étant nombreuses, il en résulte des rapports fâcheux entre les condamnés en cours de peine et leurs ex-compagnons de captivité. Ces évadés se réfugient soit dans la brousse avec l'espoir de gagner l'intérieur et de là la côte, où peut-être une occasion se présentera pour prendre le large, soit dans la ville de Nouméa même, où les lieux de recel ne leur manquent pas. Ils sont sûrs d'y trouver leurs amis libérés; avec leur connivence, ils se procurent des ressources qui entraînent de nouvelles condamnations pour les uns comme pour les autres. Souvent ces libérés, restés honnêtes jusqu'au jour de la rencontre d'un ami évadé, se sont laissés entraîner à de nouveaux vols ou à d'autres crimes. On demeure stupéfait en apprenant les rapports existant entre les condamnés en cours de peine et les libérés résidant soit à Nouméa, soit dans l'intérieur. Plusieurs procès, qui se sont déroulés devant les tribunaux, en ont fourni les preuves les plus irréfutables; nous reviendrons sur cette question en relatant les détails du procès d'un condamné que nous verrons casser des cailloux au camp Brun.

Il serait injuste de ne pas mentionner les efforts tentés par les gouverneurs et fonctionnaires supérieurs pour porter

remède à une situation aussi fâcheuse, mais malheureusement ces efforts n'ont pu produire jusqu'aujourd'hui une solution satisfaisante. Les intérêts de la colonie et toutes les questions demandant une connaissance pratique sont jugés par les autorités en France. Ni le gouverneur ni le directeur de l'administration pénitentiaire n'ont le moindre pouvoir pour trancher une question de laquelle dépend la vitalité de la colonie ou l'organisation de l'engrenage pénal. Pour la moindre des choses, il faut qu'ils demandent des instructions à Paris : l'un et l'autre se trouvent dans la position de l'homme à qui on lierait bras et jambes, et à qui on dirait : Marchez !

En faisant dans un chapitre précédent la comparaison entre la manière dont sont administrées les colonies françaises, et le système en vigueur dans les possessions anglaises et hollandaises, nous avons fait ressortir le préjudice causé aux colonies par le changement continuel de gouverneurs. Il n'en existe pas une où ce préjudice saute aux yeux comme dans celle qui nous occupe pour le moment. Les différences d'opinions, les divers systèmes employés par les nombreux gouverneurs ayant administré la Nouvelle-Calédonie depuis son annexion à la France, ont nécessairement produit des tâtonnements et des contradictions, dont l'effet fâcheux ne se serait jamais fait sentir s'il avait existé cet esprit de suite, indispensable surtout dans un pays dont les conditions sortent entièrement de l'ordinaire. Tous ces hauts fonctionnaires ont envisagé les situations et les besoins de la colonie à leur point de vue personnel ; ce que l'un a préconisé, l'autre s'est empressé de le désapprouver. Leurs rapports contradictoires ne pouvaient qu'embarrasser les autorités dans la mère patrie, et ce qui contribuait à compliquer encore la question, c'était, jusqu'à une époque peu reculée, la divergence d'idées régnant perpétuellement entre les gouverneurs et l'administration des pénitenciers.

Là où l'intérêt de la colonie exigeait une communion d'idées, un parfait accord ne tendant qu'au même but, les opinions personnelles se trouvaient en désaccord constant.

Les rapports suivaient les rapports, et souvent les dépêches exigeant une prompte solution n'obtenaient pas de réponse, mais trouvaient un asile dans les cartons du ministère. Le gouverneur en fonctions ne s'occupait pas de ce qui avait été expédié par son prédécesseur, et le déplacement continuel des fonctionnaires de l'administration pénale était cause que les nouveaux arrivés ignoraient une partie de ce qui s'était passé sous la direction de leurs devanciers.

Pour activer les communications entre la métropole et son importante colonie, Nouméa attend toujours la pose d'un câble sous-marin la reliant à Sydney. Les dépêches échangées réciproquement doivent être expédiées par bateau entre l'Australie et la Nouvelle-Calédonie, ce qui occasionne un retard considérable. Le grand paquebot de la ligne des Messageries Maritimes quitte Sydney pour Nouméa une fois par mois, le stationnaire part à peu de jours d'intervalle pour faire le même voyage, et un bateau anglais faisant le service des îles Fidji touche également à Nouméa une fois par mois. Les communications en sens inverse sont les mêmes, mais, le bateau anglais n'ayant pas de date fixe pour son départ mensuel, il arrive, comme j'ai pu m'en convaincre pendant mon séjour, qu'on reste souvent une quinzaine avant de pouvoir expédier ses lettres ou recevoir son courrier.

Peut-on s'étonner, en présence des lenteurs et des obstacles que je viens de signaler, qu'un état embryonnaire continue d'exister? En attendant, « la Nouvelle » a été décrite, par tous les voyageurs qui l'ont visitée, comme un Eldorado pour les criminels; il faudrait vraiment être frappé de cécité pour ne pas partager cette opinion générale. L'article 2 de la loi du 30 mai 1854 dit en termes explicites : « Les condamnés aux travaux forcés seront employés aux travaux les plus pénibles de la colonisation et aux travaux publics ». La peine prononcée contre eux est la plus forte après la condamnation à mort, et, suivant l'esprit du législateur, elle doit surpasser en rigueur la peine de la prison ou de la réclusion. Or nous verrons, sans commentaires, comment cette peine est appliquée, nous allons parcourir

les établissements où les criminels les plus endurcis expient leurs forfaits, nous rencontrerons des individus dont le nom et les crimes sont présents à la mémoire des Parisiens, et nous serons à même de constater jusqu'à quel point leur existence est en rapport avec la condamnation encourue. Que le lecteur veuille bien me suivre dans mes pérégrinations au milieu de ce joli monde qui est censé payer sa dette à la société outragée!

Comme je l'ai dit, le jour de mon arrivée était un dimanche. A peine débarqué, j'entends les sons d'une musique harmonieuse, égayant la promenade des paisibles habitants de Nouméa. Au centre de la place des Cocotiers s'élève un kiosque, où une vingtaine de condamnés prennent leur place sur des bancs et exécutent les différents morceaux du programme, distribué à la population. Le chef d'orchestre est un assassin; il dirige son bâton d'une main de maître. Pour obtenir cet emploi de musicien, il suffit qu'on ait pratiqué la musique en France; c'est une situation due en conséquence au plus pur des hasards. Ces messieurs habitent le camp de Montravel, à quarante minutes de distance de la ville; ils sont accompagnés par deux surveillants qui les reconduisent à domicile après leur pénible travail. Le dimanche et le jeudi, la musique joue de quatre à six; le mardi il y a représentation du soir. Jusqu'à l'année dernière, ces artistes se livraient à leurs études au camp pendant les autres jours de la semaine et n'étaient astreints à aucun travail; depuis lors ils ont été quelque peu troublés dans leur béatitude champêtre, une ordonnance gouvernementale étant venue leur imposer un certain travail quotidien. Les passagers du *Rockton* qui continuent pour Sydney ont six heures pour se distraire à terre; je les vois jouir du concert, et quand plus tard je rencontre en Australie la tante au mal de mer, elle rit encore de la façon dont on comprend en Nouvelle-Calédonie une condamnation aux travaux forcés!

C'est que l'existence de ces vétérans du crime, sous le climat ensoleillé de la colonie, ne représente d'aucune façon la punition qu'un jury en France leur a appliquée. Pour être

condamné aux travaux forcés, il ne suffit pas d'un simple délit, entraînant l'emprisonnement ou la réclusion : il faut qu'il y ait eu crime, meurtre, assassinat, viol, ou que l'individu ayant subi plusieurs condamnations antérieures encoure une nouvelle condamnation, qui cette fois entraîne pour lui la peine des travaux forcés. Le nombre de ceux dont le crime a été le résultat d'une passion, d'un accès de jalousie ou de folie, d'un mobile passager, mais dont les antécédents ne correspondent pas à ceux de la tourbe que nous rencontrerons dans les différents pénitenciers, est relativement peu élevé. La grande majorité se compose de criminels dans le vrai sens du mot, de malfaiteurs endurcis, condamnés à dix, quinze, vingt ans ou à perpétuité (*à perpette*, dans l'argot du bagne). Malheureusement ceux de la première catégorie se trouvent mêlés à la légion de dépravés, dont la vie n'a été qu'une lutte permanente contre la société. Cette promiscuité a définitivement perdu plus de condamnés que l'instinct du crime lui-même. La corruption au bagne, tel qu'il est installé, est irrésistible ; il faut devenir mauvais ou mourir. Ah ! si la discipline était telle qu'elle devrait être, si l'individu condamné « aux travaux les plus pénibles », suivant l'esprit du législateur, travaillait sérieusement et se trouvait soumis à des règlements sévères et implacables, si la punition se trouvait en accord avec le crime commis, on n'assisterait pas à un spectacle écœurant d'un côté, et prêtant au rire de l'autre. Ce rire m'est permis, ce me semble, quand je vois des assassins échappés à la guillotine expier leurs forfaits en faisant de la musique, ou bien encore quand je les vois bien nourris, occupés à un travail demandant peu ou point de fatigue, fumant une cigarette, causant avec leurs camarades, le sourire aux lèvres.

Ces messieurs *travaillent* — pour me servir du terme consacré — pendant huit heures par jour ; en admettant que le sommeil leur en prenne un nombre égal, il reste huit autres heures pendant lesquelles ils ne font absolument rien. Ce travail — ou plutôt le simulacre de la besogne — représente au maximum le quart de ce que pourrait accomplir un ouvrier ou un homme libre. En passant près des

chantiers, on peut les voir s'étudiant à tromper la vigilance du gardien; donnant un coup de pioche ou de marteau lorsque passe le surveillant; haussant les épaules, en signe de mépris, lorsque celui-ci leur fait des remontrances. Un jour, sur une route près de Nouméa, j'ai contrôlé pendant une demi-heure la besogne d'une escouade de condamnés. Sur seize forçats, il y en avait douze qui pendant toute la durée de ma faction étaient assis tranquillement sur les cailloux qu'ils avaient la mission de briser; les quatre autres donnaient de temps à autre un coup de marteau toutes les fois que le gardien avait l'air de regarder de leur côté. Parmi les premiers, il y en avait trois roulant des cigarettes et causant comme de bons bourgeois en villégiature.

En parcourant l'intérieur du pays, je rencontrerai des individus condamnés pour assassinat et jouissant d'une liberté entière parmi la population honnête, qui les a engagés comme employés ou domestiques.

Les punitions n'existent pour ainsi dire pas; les faits les plus graves n'entraînent que des pénalités dérisoires. Les évasions sont à l'ordre du jour; neuf fois sur dix ils sont repris par la police canaque, qui les traque comme des fauves, mais la punition encourue pour le délit d'évasion ne les effraye pas. Ce qu'ils craignent, c'est la zagaie du Canaque [1]; quant au tribunal de guerre, ils s'en moquent. La veille de mon départ de Nouméa, on venait de reprendre un condamné du nom de Grabowski; cet amateur de l'air libre des champs en était à sa *quatorzième* évasion, et ne se gênait pas de dire tout haut, devant un employé de l'administration pénitentiaire, qu'il recommencerait à la première occasion. Avec un flegme imperturbable il donnait tous les détails de son existence depuis le moment de sa dernière fuite; précisait les endroits où il avait couché, les vols qu'il avait commis. Ayant plus de cent ans de travaux forcés à faire, par suite de l'accumulation des dif-

1. Canaque, francisation du mot indigène Kanak, qui signifie « homme ».

férentes condamnations prononcées contre lui, il se moquait de l'administration comme un poisson d'une pomme!

La statistique de la seule année 1884 accuse 949 évasions. Il est vrai, plus de 900 ont été repris, mais le chiffre est assez éloquent pour fournir la preuve de ce que vaut la surveillance au bagne.

La bastonnade, la corde, le fouet ont été abolis dans les pénitenciers ; jadis ces moyens de répression étaient la terreur du condamné. Notre civilisation a dû abolir cette torture, dont beaucoup de personnes connaissant la population du bagne seraient portées à réclamer le rétablissement. Ce moyen coercitif couperait court aux évasions quotidiennes et maintiendrait le respect; mais si, d'un autre côté, la législation de nos jours s'oppose à l'application des châtiments corporels, pourquoi se refuse-t-on à punir les coupables et les insoumis d'une peine qui les épouvante tous? je veux dire la cellule noire et la privation de nourriture.

J'ai vu des cellules dans les pénitenciers de la Nouvelle-Calédonie, mais ce ne sont pas celles-là qui materont les bêtes féroces enfermées dans leurs murs. Ce qu'il faudrait, ce serait la cellule dont on m'a ouvert la porte à Suva, aux îles Fidji : un espace restreint, où aucun rayon de lumière ne peut entrer, et où le criminel endurci est complètement abandonné à lui-même. Aucun bruit extérieur ne vient le distraire de ses réflexions; la nourriture lui est passée par une ouverture pratiquée dans l'une des parois.

Cette nourriture consiste aux Fidji, comme dans les prisons australiennes, en pain sec et eau ; la quantité est suffisante pour ne pas laisser mourir le condamné, mais non pour apaiser complètement sa faim. Avec ces deux moyens de répression on arrive à dompter les plus insoumis. Le régime appliqué à l'île Nou, par exemple, n'effraye pas les condamnés. A la vérité, ils sont mis en cellule pour cause d'insubordination ou de délit : mais pour que la punition leur inspire une juste frayeur, il faudrait que cette cellule fût plongée dans une obscurité complète. On leur donne l'eau et le pain sec en quantité abondante, deux jours sur trois; mais le troisième jour, on leur distribue la nourriture

suivant le menu du jour : ces malheureux pourraient s'affaiblir, en continuant un régime trop peu fortifiant! L'obscurité complète serait peut-être nuisible à la vue de ces hôtes intéressants!

L'île Nou renferme le pénitencier le plus curieux à visiter dans la colonie; un petit remorqueur m'y transporte en vingt minutes. J'ai l'honneur d'accompagner M. le directeur de l'administration pénitentiaire, qui fréquemment y fait sa tournée d'inspection. Les forçats amenés d'Europe par un bâtiment de l'État débarquent à l'île Nou, et c'est de là qu'on les distribue, suivant leurs aptitudes et leur conduite à bord du transport, dans les différents établissements affectés à leur installation. Ils sont répartis en cinq classes; la dernière, la cinquième, contient les plus mauvais sujets. Le transporté qui, pendant le voyage, n'a donné aucun sujet de plainte, peut être matriculé au débarquement dans la classe 4. Par contre, à la suite de punitions encourues, les condamnés ayant passé dans les classes supérieures, voire la classe 1, peuvent être rétrogradés, et être ramenés dans la dernière. Au moment de mon passage, l'île Nou contenait une population de 2000 pensionnaires de l'État.

Je parcours les ateliers de cordonnerie, de menuiserie, la forge; ces salles ne représentent rien de particulier. On se croirait dans des ateliers d'industrie privée, si ce n'est que le costume de ces ouvriers et la mine patibulaire de certains d'entre eux vous rappellent à la réalité du triste tableau que vous avez sous les yeux. Avant d'entrer dans la salle de cordonnerie, je constate que personne ne travaille; mais, au moment où M. le directeur en franchit le seuil, toutes les mains sont en mouvement! A côté du pâle voyou de Paris, du sinistre gredin des boulevards extérieurs, à la figure glabre et au regard fuyant, je reconnais le vieil endurci, le cheval de retour, dont la vie s'est passée dans les maisons centrales, et qui est venu échouer — apothéose d'une existence bien remplie — sous le soleil bienfaisant de « la Nouvelle ». Il y en a qui portent la chaîne serrée par un anneau autour de la cheville, et attachée à la hauteur de

la hanche. Ce sont des incorrigibles, qui se sont plusieurs fois évadés; mais je me demande comment alors ce Grabowski et tant d'autres ont pu s'évader plusieurs fois, sans avoir été astreints à cet ornement, formant obstacle à toute fuite ultérieure? La chaîne ne doit pas les gêner beaucoup du reste; j'en vois qui, en marchant, la relèvent par un bout, comme les dames retroussent leur robe en passant par une rue bourbeuse. Un vieillard attire mon attention; c'est un homme qui peut avoir dans les soixante ans et qui porte la chaîne. Un surveillant me raconte son histoire : compris dans une évasion (sa cinquième), il a été repris à Sydney, qu'il avait pu gagner avec trois de ses codétenus à l'aide d'une embarcation volée dans le port de Nouméa. Cet homme n'a fait que voler depuis son enfance; il a passé en tout quarante-huit ans dans les prisons de France et au bagne de Toulon; puis, à la suppression de ce pénitencier, il a été transporté en Nouvelle-Calédonie. Il en a encore pour un certain temps, quelque chose comme quatre-vingts ans à faire, avant de recouvrer sa liberté!

Voici Cyvoct, l'anarchiste de Lyon; il travaille en qualité de menuisier. Tout dernièrement on avait saisi sur lui une lettre adressée à Henri Rochefort.

En faisant le tour de ces salles, on ne peut s'empêcher de se livrer à de bien tristes réflexions sur le résultat déplorable d'une promiscuité révoltante, avec un nombre trop restreint de surveillants, et des moyens de répression absolument insuffisants contre les mauvais penchants de ce ramas de malfaiteurs. Parmi ces malheureux combien doit-il y en avoir qui, condamnés aux travaux forcés à la suite d'un délit isolé, n'étaient pas foncièrement dépravés au moment où ils ont mis le pied dans ce milieu funeste! Est-il possible que ceux-là s'amendent sous l'influence corruptrice et l'exemple écœurant qu'ils ont journellement devant les yeux? Combien lourde est la responsabilité morale d'une administration qui tolère des abus de toutes sortes; qui confie la garde de ces misérables à deux gardiens, là où six ne seraient pas de trop; qui permet aux êtres les plus abjects de jouir d'une liberté inconnue dans toute autre

prison du monde; qui *sait* que les passions les plus honteuses sont assouvies impunément dans toute l'étendue des pénitenciers! Oui, on le sait; depuis le premier fonctionnaire jusqu'au dernier des employés, personne n'ignore ce qui se passe d'immonde dans ce bourbier du vice; le conseil de guerre voit se dérouler dans son enceinte les péripéties de drames sanglants, ayant leur origine dans les monstruosités accomplies au su de tout le monde. Et malgré tout ce qui a été écrit sur l'organisation des bagnes, par des témoins oculaires dignes de foi, la situation reste telle qu'elle a été depuis des années. *La nation entretient à grands frais une armée de fainéants, qui se trouvent dispensés d'exécuter les travaux auxquels ils ont été condamnés; plus d'un honnête paysan en France pourrait envier le sort que réserve l'Etat à la lie de sa population, suant le vice, le crime et le sang.*

CHAPITRE XIII

Le déjeuner de ces messieurs. — Types de forçats. — Le comte de Nérac. — Un notaire. — L'horloger Pel. — L'anarchiste Gallo. — Abadie. — Les condamnés à mort. — Le bourreau. — Des évadés. — Le conseil de guerre. — L'aviso le *Loyalty*. — Les pénitenciers agricoles. — Les concessionnaires et leurs épouses. — Le couvent de Bourail. — Les sœurs de Cluny. — Un village indigène. — Combat entre tribus. — Berezowski.

Dix heures sonnent, c'est l'heure du déjeuner. Toutes les corvées se dirigent du côté des réfectoires; j'assiste à la distribution de la soupe et du bœuf, et demande à en goûter. La qualité de la viande, du potage et du pain ne laisse rien à désirer.

M. le directeur, en faisant sa ronde dans chaque salle, a l'habitude de demander aux condamnés s'ils n'ont pas de réclamations à faire. Partout il s'en présente au moins une demi-douzaine, profitant de cette visite, pour formuler leurs griefs ou pour présenter des demandes d'avancement ou de faveur. Indépendamment de ces postulants peu intéressants, dont les réclamations banales sont renvoyées à qui de droit, ou examinées séance tenante, il se trouve un juif qui demande si l'on peut enfin lui remettre la traduction d'une lettre qu'il a reçue le mois précédent. Cette lettre étant écrite en hébreu, M. le directeur regrette ne pas avoir trouvé jusqu'à ce jour un traducteur de bonne volonté pour lui faire connaître le contenu de la missive.

Un autre se plaint de ce que le surveillant s'est refusé à

lui rendre un manuscrit qu'il avait composé dans ses soirées et que ce gardien, curieux d'en connaître le contenu, lui avait enlevé. « Mais qu'est-ce que c'est que ce manuscrit? » demande le directeur.

« Monsieur, c'est un mémoire sur les passions humaines. » L'écrivain-forçat, âgé d'une cinquantaine d'années, en avait passé quinze au bagne, et avait encore quarante ans de travaux forcés à accomplir. Il lui reste du temps pour ajouter des notes à son manuscrit!

On me montre Frollet. Ce drôle s'est évadé, et a pu se cacher assez longtemps à Nouméa même. Aidé par des libérés, il s'est procuré des vêtements du dernier chic, et, se présentant en touriste sous le nom de comte de Nérac, il a été reçu par les meilleures familles de la capitale. Lors d'un mariage, il y a même figuré comme garçon d'honneur, et enfin, à l'occasion d'un bal au Gouvernement, il allait faire son entrée dans les salons lorsqu'un hasard l'a fait découvrir et arrêter.

Nous entrons à l'hôpital. Plusieurs salles, tenues avec la même propreté que celles des hôpitaux de Paris, sont affectées aux malades. Un condamné faisant fonctions d'écrivain, le registre à la main, la plume derrière l'oreille, le pince-nez en équilibre sur un petit nez aquilin, remet à M. le directeur le relevé des entrées et des sorties. La façon correcte dont il s'exprime, le langage choisi dans lequel il fait son rapport, me font deviner un notaire. En effet, je ne m'étais pas trompé; j'avais devant moi un ex-tabellion, qui avait fait des erreurs dans les additions... de ses clients.

Dans une salle voisine, un vieillard est à l'agonie. Sa vie s'est passée dans les prisons et au bagne; puisse sa dernière pensée être un sentiment de repentir!

Plus loin, un homme maigre, aux traits accentués et au nez pointu, tâche de se dérober à nos regards. « C'est son habitude, me dit-on : il n'aime pas à s'offrir en spectacle. » Ce condamné est un de nos héros de cour d'assises — l'horloger Pel, — condamné « à perpette » pour avoir fait cuire sa bonne. En suivant son procès dans les journaux, il y a quatre ans, je ne m'étais guère attendu à rencon-

trer plus tard ce sinistre personnage. En voilà encore un pour qui la punition est assez anodine; il est infirmier à l'hôpital, et ne doit pas se plaindre de sa situation.

Une autre salle renferme deux célébrités : le premier, l'anarchiste Gallo, est phtisique; je crois qu'à moins d'un miracle, il ne résistera pas longtemps à la maladie qui le mine. Par bonheur, il n'a pas de bombes à sa disposition, pour renouveler la tentative qui ne lui a pas réussi à la bourse de Paris. Cependant il n'a pas perdu son temps au bagne. Peu après son arrivée il passa en conseil de guerre pour tentative de meurtre sur un surveillant. Le second est Abadie, l'associé de Gille — deux affreux gredins condamnés à mort pour l'assassinat d'une vieille femme, mais graciés et envoyés en Nouvelle-Calédonie. Cet intéressant jeune homme a reçu la veille un coup de couteau, et son état est grave; espérons que la science du médecin triomphera de l'attentat dont il a été l'objet.

Voici un peu plus loin le département des aliénés; cette catégorie diffère peu de ce qu'on voit dans tout asile libre de ce genre. Un grand gaillard s'élance vers le directeur et lui adresse un discours saugrenu, mais n'arrive pas à ébranler l'opinion qui existe à son égard. Deux fois condamné à mort au bagne, mais deux fois gracié, il simule la folie pour être exempt de travail et se prélasser dans l'oisiveté que lui fournit ce département hospitalier. On le soumettra à une épreuve d'invention toute nouvelle, l'isolement dans une cellule spéciale.

Un petit vieillard grisonnant m'amuse beaucoup; il est atteint du rêve des grandeurs et insulte tout le monde, mais dans un langage à la fois correct et mordant. Le directeur et l'abbé qui nous accompagne l'interrogent; il se contente de les toiser d'un air de diplomate, en ajoutant : « Je ne puis pas vous répondre, je ne vous connais pas, vous ne m'avez pas été présentés ! » Un Allemand parle toute la journée contre une porte; un autre prétend qu'il s'amuse beaucoup dans l'hôtel où il est logé.

Dans quelques cellules séparées je vois un spectacle affreux. Des incurables, accroupis ou couchés par terre,

représentent le dernier degré de l'avilissement humain. Ma visite se termine par les prisons et les cachots; c'est là qu'on renferme les incorrigibles et ceux qui refusent le travail. Sur quelques portes j'aperçois l'étiquette : dangereux; il faut se méfier de ces gens-là, car ils sont capables de tout. En ouvrant une porte, le gardien me dit : « Soyez prudent avec celui-là; il y a deux jours, il m'a jeté un baquet à la tête ».

Une des cellules contient Pivet, le personnage qui a donné le coup de couteau à Abadie et qui, condamné à mort pour cet attentat, a été exécuté plus tard, comme un journal me l'a appris.

« Pourquoi l'avez-vous frappé? demande le directeur.

— J'étais ivre, monsieur. »

Le fait qu'un condamné puisse trouver le moyen de s'enivrer me saisit d'étonnement, mais l'affaire s'explique. Comme employé dans l'atelier de menuiserie, le coupable avait à sa disposition de la térébenthine et de l'alcool : il s'est enivré avec cet horrible mélange. On a peine à se faire une idée de ce qui se passe dans un pareil milieu.

Les cellules des condamnés à mort se trouvent dans un couloir spécial. Une douzaine sont occupées; leurs locataires attendent — quelquefois pendant quatre ou cinq mois, et même plus — qu'on ait statué sur leur sort.

Le bourreau, qui se promène dans un corridor, est un assassin de Paris, condamné à perpétuité; il s'appelle Macé : c'est un type horrible. Ses fonctions ne constituent qu'une quasi-sinécure avec les grâces fréquentes qu'on accorde aux pires criminels; depuis un an il n'y avait pas eu une seule exécution au bagne, bien que seize condamnations à la peine capitale eussent été prononcées par le conseil de guerre [1].

1. Au moment de mon passage encore, le gouverneur, qui seul aurait dû être chargé de trancher la question, c'est-à-dire user du droit de grâce, ou ordonner l'exécution, n'avait aucun pouvoir. Il fallait que le dossier tout entier fût expédié à Paris, et c'est de là qu'on envoyait, neuf fois sur dix, la com-

On a le cœur soulevé en sortant de ces lieux sinistres; et quand je repasse dans ma mémoire tous les détails que les surveillants m'ont racontés dans le cours de ma promenade à l'île Nou, je crois vraiment me réveiller d'un terrible cauchemar. La philanthropie est une belle chose, un noble sentiment du cœur humain, mais elle devient une mollesse, une folie, en présence de la perversité et de l'abjection qui forment ici l'état normal.

Nouméa offre peu de ressources. Le voyageur qui débarquerait sans trouver cette hospitalité, que je ne pourrai jamais assez apprécier, ou qui n'y aurait pas d'amis pour le recevoir, ne pourrait mieux faire que de s'en aller au plus vite. Les deux ou trois hôtels sont au-dessous de la moyenne; il n'y a ni parc, ni jardins, ni musée, ni quoi que ce soit pour vous distraire. Et dire qu'avec un peu de bonne volonté et de persévérance on pourrait créer un bien intéressant musée dans cette colonie : n'en ai-je pas trouvé, et des plus remarquables, dans chaque ville de quelque importance en Nouvelle-Zélande?

Les environs de la ville sont charmants et les routes sont passables. La plus fréquentée est celle qui conduit à l'anse Vata; c'est l'allée des Acacias de Nouméa, la promenade favorite du beau monde. Par un beau temps la route est sillonnée des quelques équipages que possèdent les particuliers, de voitures de louage, dont invariablement chaque cocher est un libéré, et de quelques cavaliers civils

mutation de peine. Aussi ces condamnés n'étaient-ils pas bien préoccupés de leur sort.

D'après un arrêté pris tout récemment, c'est le conseil privé de Nouméa qui décide maintenant de l'exécution ou de la grâce à accorder. Il faut que deux voix soient favorables au condamné, pour que la grâce soit prononcée. Ces deux voix ne se réunissant pas, l'arrêt suit immédiatement son cours.

Déjà, depuis mon départ de la colonie, la clémence traditionnelle s'était ralentie un peu. Le 18 et 19 avril de cette année, quatre condamnés à mort, parmi lesquels Pivet, dont je viens de parler, ont terminé leur triste existence sous le couperet de la guillotine. Les journaux d'octobre parlent de trois nouvelles exécutions.

ou militaires. Au bord de la mer se trouve un pavillon à l'usage du gouverneur. Il est situé sur la lisière d'un parc, bordé d'agavés et de banians ; on y jouit d'une vue ravissante sur la mer et les courbures de la côte. La route qui y conduit côtoie de verdoyantes collines et offre des panoramas de toute beauté. A mi-chemin s'élève une villa, dont je garde le meilleur souvenir ; c'est l'habitation du sympathique consul d'Angleterre, M. Layard, établi depuis longtemps dans la colonie [1]. Une lettre de Suva me recommandait à son bienveillant accueil ; je n'oublie pas les bonnes soirées passées dans cette demeure hospitalière.

M. le gouverneur a l'habitude de faire une promenade en voiture avec sa famille avant le dîner, et m'invite régulièrement à l'accompagner. De temps en temps, nous faisons aussi une excursion à cheval. En dehors de l'anse Vata on peut prendre différentes directions, le long des échancrures de la baie, ou dans les vallées. Dans ces dernières, les petits restaurants et les guinguettes vous rappellent les environs de Paris.

Le plus beau panorama de la ville, du port et du paysage environnant est celui que l'on découvre du sommet de la colline où se dresse le sémaphore. Le port avec ses rangées de bâtiments de guerre et de commerce, la rade fermée au loin par les pénitenciers de l'île Nou et de la presqu'île Ducos, les mamelons couverts de verdure, les plaines qui se déroulent sous vos pieds et les montagnes qui bornent l'horizon, forment un ensemble splendide. J'aperçois, en montant au sémaphore, les différents postes d'observation, d'où le regard embrasse une étendue considérable ; les surveillants militaires et la police canaque y interrogent l'espace pour découvrir l'évadé. Cette dernière est toujours aux aguets et déploie une sagacité extraordinaire à retrouver les échappés ; la fatigue de la chasse est largement récompensée par la prime accordée par l'administration pour la capture du forçat en villégiature.

1. Depuis que ces lignes ont été écrites, M. Layard a pris sa retraite et quitté la Nouvelle-Calédonie.

Pendant mon séjour dans la colonie, quatre condamnés s'échappèrent avec une audace remarquable. Ils étaient occupés depuis trois semaines à des travaux nécessitant tous les matins leur transport en chaloupe à vapeur vers l'autre côté de la baie. Un beau jour ils sautent dans la chaloupe avant que le policier canaque ait eu le temps de s'embarquer avec eux — et en route! Avant qu'on eût pu donner l'éveil, ces excursionnistes avaient franchi le port et gagné le large. Pour tenter une entreprise aussi téméraire, il leur avait fallu nécessairement la connivence de libérés, qui avaient eu soin d'emmagasiner dans l'embarcation des vivres pour plusieurs jours, du charbon, une boussole et d'autres objets indispensables. Le temps était mauvais et la mer était grosse; néanmoins ces marins improvisés réussirent à gagner la côte du Queensland. Malheureusement pour eux, les autorités australiennes, lasses de voir débarquer sur leur territoire les évadés de la Nouvelle-Calédonie, les cueillent maintenant à leur arrivée sur le sol britannique, les gardent et avisent le gouvernement de Nouméa, qui expédie un surveillant pour ramener au bercail les brebis égarées. C'est ce qui arriva pour ces quatre audacieux qui, en définitive, avaient couru les plus grands risques de se noyer en route dans leur petite chaloupe, peu propre à affronter une mer presque constamment houleuse. Ils auront reçu un supplément de quelques années de bagne, ce dont, au fond, ils se moquent parfaitement.

A l'endroit même où ils se sont évadés, un énorme requin, rôdant dans les eaux qui baignent l'abattoir, a été pris et dépecé. L'estomac contient des ossements, un crâne humain, et des fragments de vêtement gris, qui indiquent suffisamment l'origine de la victime. Voilà un échappé qui n'a pas eu la chance de Jonas. Deux évadés de l'île Nou ont péri il n'y a pas longtemps dans des circonstances également dramatiques. Montés sur une embarcation volée, ils avaient pris terre sur les côtes de l'archipel des Salomon, où les indigènes — anthropophages avérés — les ont tués et mangés. Une descente aux îles Salomon manque bien souvent de charme du reste. En octobre 1889, le capitaine

et trois matelots du navire anglais *Enterprise*, descendus à terre dans l'île Hammond, y ont été massacrés et mangés par les naturels.

Rien de plus amusant que d'assister aux conseils de guerre. L'expression peut paraître risquée, parce qu'un tribunal où se joue la vie d'un homme ne prête guère à la dérision; mais comme nous sommes en Nouvelle-Calédonie, c'est-à-dire dans un pays où se passent des scènes dont un vaudevilliste s'emparerait avec plaisir, j'ose bien me servir de l'expression. J'ai passé plusieurs matinées dans cette enceinte sacrée; on y voit défiler des évadés repris, qui s'entendent condamner à deux, cinq — voire à quarante ans — de supplément, suivant les vols sans ou avec effraction, et les menaces ou tentatives de meurtre dont ils se sont rendus coupables. Un homme touchant à la soixantaine et ayant à purger encore un demi-siècle de travaux forcés s'entend condamner à un supplément de trente ans!

« Merci, monsieur le président », riposte-t-il en riant; je ris de même, et je me demande si la cour qui prononce un tel jugement peut s'abstenir de rire elle-même. Elle agit, bien entendu, en vertu des lois qui régissent les établissements pénitentiaires : mais, en réalité, est-il possible d'assister à une comédie plus burlesque?

Cependant on voit des choses encore plus fortes : la peine de cinq ou dix ans de travaux forcés supplémentaires appliquée à un homme *déjà condamné à perpétuité*.

Le procès d'un Corse me révèle les mœurs honteuses tolérées au bagne. Quatre témoins, à la figure ravagée par le vice et les excès, défilent devant la barre; ce sont tous des codétenus, ne pouvant prêter serment en leur qualité de forçats. Il s'agit d'un coup de couteau provoqué par la jalousie, et les dépositions démontrent d'une façon étonnante à quelle discipline sont soumis ces scélérats, quelle liberté inconcevable on leur laisse.

L'accusé a commis un meurtre en Corse; il y a un an il a tué un camarade à l'île Nou, mais, on ne sait trop comment, le tribunal l'a acquitté parce que le cas de légitime

défense, plaidé par l'avocat, a été admis par ses juges. Ce sauvage des montagnes, qui voit rouge à la moindre excitation de ses passions, aiguise son couteau le matin même du jour de l'attentat, à côté du surveillant. Ce gardien lui demande (la déposition est textuelle) : *Tu vas donc encore en suriner un?*

Il me semble que ce fait se passe de commentaires. Un homme ayant tué deux fois déjà, laissé en possession d'un couteau sur le chantier où il travaille avec d'autres détenus, — et le surveillant lui adressant cette question typique!

La déposition d'un autre témoin révèle un état de choses qui paraîtra inadmissible dans une prison. La victime frappée était l'associé de l'accusé dans un commerce de café, de tabac et de liqueurs; la comptabilité était très bien tenue, et, détail piquant, inscrite *sur des feuilles de papier de l'administration pénitentiaire.*

Le délinquant s'en tire avec dix ans de travaux forcés.

M. le gouverneur doit faire un voyage d'inspection dans les contrées agricoles du centre de l'île, à Bourail, et me fait l'honneur de m'inviter à l'accompagner. Nous sommes sur pied à quatre heures du matin et nous nous rendons à bord de l'aviso *Loyalty*, petit bâtiment à vapeur de l'État qui stationne constamment dans le port de Nouméa à la disposition du chef de la colonie. M. le commandant Ducrot, qui commande ce gracieux bateau, est un homme charmant et plein de prévenances. Il fait encore nuit quand nous nous embarquons; aux premières lueurs de l'aube nous sommes en marche. Le capitaine Renard, aide de camp du gouverneur, et M. Gallet, chef des affaires indigènes, sont des nôtres.

La Nouvelle-Calédonie est entourée, spécialement sur la côte Est, d'une ceinture de récifs, coupés en certains endroits par des passes plus ou moins rapprochées des rivages. Ces récifs s'élèvent en général à fleur d'eau; l'écume des brisants, déferlant sur ces couches madréporiques, en signale le danger aux navigateurs. En dedans de ces récifs, les petits bâtiments côtiers sont complètement abrités contre la houle du large; pour les navires venant du dehors, une

prudence extrême est nécessaire ici, comme dans la plus grande partie de l'archipel des Fidji.

Pendant un certain temps nous naviguons sur une mer d'huile, formant canal, pour ainsi dire, entre la barrière de corail et la terre ferme. En sortant par la passe pour prendre la haute mer, le *Loyalty* est ballotté comme une coquille de noix, mais heureusement ne parvient pas à nous rendre malades. Nous l'aurions certes bien regretté, car le commandant Ducrot nous offre un déjeuner des plus copieux.

A trois heures de l'après-midi nous jetons l'ancre à deux milles de terre. Une grande chaloupe vient nous prendre, pour nous conduire à l'embarcadère. La baie que nous traversons est très dangereuse par une mer agitée; aujourd'hui elle est calme comme une rivière. Au débarquement, M. le gouverneur est reçu par les autorités du district; nous montons dans les voitures qui nous attendent, et prenons le chemin du pénitencier de Bourail.

Avant d'entrer dans ce sanctuaire, quelques mots sur les pénitenciers agricoles de la Nouvelle-Calédonie et le but que s'est proposé l'administration supérieure des colonies en créant ces centres de colonisation. Faciliter par la vie agricole et en famille la moralisation du condamné; régénérer par le travail les hommes que la société a repoussés de son sein, et se servir de cet élément pour donner l'essor et le développement nécessaires à la colonie : voilà le rêve sublime conçu par des législateurs très honnêtes, mais foncièrement utopistes. Il suffit de jeter un simple regard sur le résultat obtenu par l'application de ces principes humanitaires pour se rendre compte de l'impossibilité de coloniser un pays avec l'élément dont on a voulu se servir. Le préjugé généralement répandu que l'Australie a été fondée par des *convicts* a servi de point de départ aux lois édictées; et cependant cette théorie est complètement erronée. Le convict n'a pas plus fondé l'Australie que les condamnés aux travaux forcés en France ne fonderont la Nouvelle-Calédonie. Nous avons suffisamment démontré, dans un chapitre précédent, que ce n'est qu'après

l'introduction d'immigrants libres que la Nouvelle-Galles du Sud a pu marcher vers une prospérité croissante, et sortir d'un régime de misères et de tâtonnements.

Pendant mon séjour à Nouméa j'ai étudié un livre publié par M. Léon Moncelon, délégué de la Nouvelle-Calédonie. Ce livre, qui traite du bagne et de la colonisation, mérite d'être lu par tous ceux qui désirent se rendre compte des résultats obtenus; il contient de nombreux détails sur ce que peut produire l'élément pénal en matière d'entreprises agricoles, et édifie le lecteur sur l'utopie qui consiste à vouloir transformer en concessionnaires sérieux les criminels dont on a voulu se débarrasser en France.

Au début des lois promulguées, il n'était question que du libéré. Après l'expiration de sa peine, l'État lui fournirait la terre, les instruments et tout ce qu'il lui faudrait pour s'installer, commencer une vie nouvelle et se réhabiliter par une existence honnête et laborieuse, tout en contribuant à la prospérité de la plus belle des colonies. Si, à côté de ces hommes ayant payé leur dette à la société, l'immigration libre était venue apporter un appui suffisant, comme nous l'avons vu en Australie, on aurait pu arriver certainement au but proposé : mais cet élément indispensable a manqué partout. Par une application éclectique des instructions, on a vu se produire des faits incroyables, et je n'exagère pas en disant que ces pénitenciers agricoles frisent le haut comique!

Au commencement surtout (les rapports parvenus en France ces dernières années ont modifié l'état des choses), ce n'étaient pas les libérés seulement qui bénéficiaient de la décision humanitaire du gouvernement; les pires gredins, condamnés à vingt ans ou à perpétuité, n'ayant fait que quelques années de bagne, étaient mis en concession à Fonwary, à Bourail ou à Canala. Ces individus — notons-le bien, condamnés aux travaux les plus durs, après avoir commis vols sur vols, attentats sur attentats — étaient installés paisiblement dans un riant pays, sous un climat délicieux et un ciel presque toujours bleu. On leur donnait

une concession de terre arable, la ration de vivres *pendant trente mois*, un lot d'outils aratoires et, par-dessus le marché, le droit de choisir une épouse au couvent de Bourail ou la faculté de faire venir de France la famille, dans le cas où ces intéressants personnages auraient été déjà en possession de femmes et d'enfants.

Ce qui se passa se résume en deux mots. Des monstres, qui sont la honte de l'humanité, feignent un repentir sincère, demandent une concession et l'obtiennent. Ils sont logés et nourris aux frais de l'État pendant trente mois, font peu ou rien, vivent en bons bourgeois retirés des affaires, et se moquent de la générosité sentimentale qui les héberge ainsi dans une campagne charmante.

Au commencement de 1883 il existait sur l'immense propriété pénitentiaire :

71 libérés concessionnaires seulement et 227 condamnés en cours de peine.

Pendant l'année 1883, le gouverneur fait placer 108 nouveaux libérés et 254 condamnés en cours de peine.

Ce qui fait un total de 179 libérés — contre 481 forçats, dûment condamnés à une peine surpassant en rigueur la prison et la réclusion [1] !

Peut-on s'étonner en effet qu'un voyage à « la Nouvelle » soit le rêve du criminel? Cette expression, passée en proverbe en France, ne représente cependant que ce que tout le monde peut constater *de visu* en visitant la colonie.

La mise en concession d'un condamné en cours de peine est un encouragement au crime, une prime offerte au malfaiteur; c'est une immoralité, une atteinte à l'esprit de la loi, une monstruosité dans la plupart des cas. Les libérés seuls devraient profiter de cette mesure de clémence et de protection, et, ceci étant bien établi, on arriverait à créer parmi les condamnés un but, un effort permanent pour arriver à la réhabilitation et à la liberté. Un condamné de première classe qui mériterait cette haute récompense à la suite d'une conduite exemplaire devrait pouvoir être gracié;

1. Détails empruntés à l'ouvrage précité de M. Moncelon.

voilà comment je comprends le sentiment d'humanité et de miséricorde, et en même temps la façon pratique et intelligente de poursuivre l'œuvre colonisatrice. Nulle concession de terre sans que le privilégié soit gracié au préalable, ou qu'il ait accompli la peine à laquelle un tribunal l'a condamné. Dans ces conditions-là il n'offre plus de danger pour le colon libre qui habite son voisinage; il n'y aurait plus d'inconvénient à lui permettre de faire venir sa femme et ses enfants, et l'application des principes de régénération et de réhabilitation deviendrait possible.

Quant à la colonisation qu'on a voulu faire, a-t-elle réussi avec ce nombre de centaines de condamnés en cours de peine? certes non! Il suffit d'examiner ce qui s'est passé dans ces centres agricoles pour acquérir la preuve qu'on ne colonise pas en plaçant un malfaiteur devant une charrue. Ces concessions ont changé de mains continuellement avant de rencontrer un titulaire définitif. La paresse, l'inconduite, les crimes mêmes des concessionnaires ont forcé maintes fois l'administration de les déposséder au bout d'un certain temps; des sommes considérables ont été dépensées sans succès et l'œuvre de colonisation n'est encore qu'à l'état d'ébauche.

Et ces mariages! Des incendiaires ou infanticides enfermées dans les maisons centrales, et à qui un voyage en Nouvelle-Calédonie souriait au double point de vue de la délivrance du joug de la prison et de la liberté à acquérir dans un pays admirable, ne demandaient pas mieux que de partir pour cet Eldorado, connu de réputation par ces futures épouses. Ces dames se voyaient ouvrir les portes d'une prison lugubre, et, après une traversée leur découvrant des horizons nouveaux, elles débarquaient sous le ciel pur de la terre promise, confiées aux soins des sœurs de Saint-Joseph de Cluny, qui dirigent le couvent de Bourail.

La marâtre ou la voleuse de profession accepte pour époux l'assassin ou le brigand, et les chastes époux s'installent dans les concessions qu'une sentimentalité maladive leur a préparées. On a vu le lendemain du mariage l'épouse déserter le toit conjugal et se livrer à une débauche

éhontée, ou bien encore le mari faire commerce des avantages de sa douce moitié. En s'arrêtant quelques jours dans le centre agricole dont nous parlons, le voyageur peut se procurer des détails qui suffiraient à remplir des volumes, et surpasseraient en scandales et en horreurs tout ce qu'il pouvait s'attendre à rencontrer dans un pareil centre de vice et d'abjection.

Il faut constater par contre que quelques cas isolés se sont produits où l'homme et la femme, inspirés par une communion d'idées et le désir bien arrêté de se créer une position indépendante, ont fait oublier leur triste passé, et n'ont donné lieu à aucun sujet de plainte. Ces exemples sont à l'état d'exception cependant; la promiscuité qui règne dans le bagne se retrouve tout aussi bien à la mise en concession. Elle y a définitivement perdu bien des individus dans l'âme desquels il restait peut-être un atome d'honnêteté ou de disposition au retour vers le bien. Qu'il est difficile à ceux-ci de se repentir et de se régénérer par le travail, quand, à côté d'eux, s'agitent le vice et le crime, qui les excitent et les entraînent! Au bagne, comme le dit si bien M. Moncelon, il faut devenir mauvais ou mourir; si l'homme qui a conservé un reste de sens moral se met en opposition contre les passions ignobles qui grouillent autour de lui, toutes les misères, les calamités, les tracasseries pleuvent sur sa personne et sur son bien; on incendie sa récolte, sa cabane — le gouffre l'entraîne malgré lui; il succombera quand même!

M. Zola, s'il voulait bien se décider à entreprendre un voyage en Nouvelle-Calédonie, trouverait de quoi obtenir un succès dépassant tous ses succès antérieurs, en étudiant sur le vif les mœurs de 9 000 criminels dont la patrie s'est débarrassée. Les centres agricoles, où le condamné fait son bagne en famille, où les singuliers forçats confectionnés par une école ultra-humanitaire vivent en petits rentiers, lui ouvriraient un champ d'observation plus curieux que l'horrible mélange de l'île Nou ou du camp de Montravel.

Nous voici arrivés au couvent de Bourail, dirigé, comme

nous venons de le dire, par les sœurs de Cluny. Ce couvent n'est à vrai dire qu'une prison, mais une prison où l'on ne travaille pas; on pourrait l'appeler dépôt pour femmes condamnées, à la recherche d'une position sociale. Il y est entré déjà un grand nombre de femmes, venant des maisons centrales de France, et maintenant mariées à des condamnés ayant obtenu une concession; mais au moment de notre visite la maison ne contient que seize de ces créatures. Lorsque M. le gouverneur entre dans la grande salle, ces seize spécimens du beau sexe se tiennent debout et lui remettent chacune une lettre sous enveloppe jaune. Toutes ces lettres ont à peu près le même contenu. L'une demande à se marier; l'autre, dont le mari est retourné au bagne par suite d'inconduite, prie qu'on lui rende l'être qui lui est cher; une troisième, punie pour insubordination, demande à être relevée de sa peine. Après ce prélude, le texte est uniforme : le repentir le plus sincère; le désir de concourir pour un prix Montyon!

A les entendre, on se croirait en présence d'anges de vertu et de chasteté. Toutes promettent une conduite exemplaire et manifestent les intentions les plus pures et les plus honnêtes; les braves sœurs, trompées par leurs apparences hypocrites, appuient les requêtes, que le gouverneur promet d'examiner. Je les plains, ces cœurs généreux et remplis de miséricorde, consacrant leur vie à une œuvre aussi ingrate et pleine de déceptions; mais j'aurais préféré les voir prodiguer leur dévouement dans un hôpital ou dans un milieu honnête et rencontrer à leur place des surveillantes laïques, sachant à quoi s'en tenir sur les promesses et les dispositions des êtres confiés à leurs soins.

Le directeur du pénitencier me raconte des détails écœurants sur les nymphes rangées en file devant nous, et résume son appréciation en ces termes : « Vous ne pouvez pas vous figurer quel tas de canailles vous voyez là, menant toutes une vie des plus déplorables, la plupart ayant des antécédents monstrueux ». L'une a fait bouillir son enfant; une autre l'a écrasé contre un arbre. Une

petite femme qui pleurniche en s'adressant au gouverneur, et rit avec une camarade une minute après, est l'épouse d'un concessionnaire. Comme elle profite de toutes les occasions pour faire l'école buissonnière, et qu'elle s'absente continuellement pendant une journée ou deux avec des soldats ou des libérés, le mari outragé ne demande pas mieux que d'être débarrassé de cette compagne aux amours éclectiques. Une grosse campagnarde s'échappe à tout moment du bercail, où la surveillance doit laisser à désirer. On venait de la reprendre la veille, déguisée en soldat; la police canaque avait dû la traquer sur un toit, et la faire rentrer dans la bergerie, sous menace de la zagaie.

Et cette horde de mégères passe son temps à tricoter des bas ou à faire la causette. Une d'entre elles, condamnée pour infanticide, fait fonction de cuisinière. Elle prie le gouverneur de l'autoriser à se marier; son choix est fait depuis longtemps. Une perle des perles est l'objet de sa flamme; malheureusement l'amoureux qui partage ses sentiments est un condamné de troisième classe, qui a *rechuté* plusieurs fois, et s'est vu rétrograder après avoir obtenu à deux époques différentes son brevet de première catégorie. « Je ne veux épouser que lui, dit-elle : il a trente-huit ans et moi j'en ai quarante-quatre : je suis donc plus âgée que lui, je le mènerai et l'attendrai s'il le faut. Voyons, monsieur le gouverneur, il se corrigera, je serai une bonne femme pour lui, et du reste je n'ai été condamnée que sur un simple soupçon. »

Une des sœurs, ensorcelée probablement par cette abondance d'éloquence, fait l'article, en ajoutant au chef de la colonie : « En effet, je l'ai interrogée si souvent; elle m'a toujours affirmé la même chose! »

Nous prenons congé de ce joli monde, et entrons à l'hôpital. Plusieurs condamnés concessionnaires sont étendus sur leur lit de douleur; on me montre un jeune gredin qui, à l'âge de seize ans, a tué son père. L'auteur de ses jours lui ayant fermé sa bourse, le fils l'avait *raccourci*. Dans la pharmacie attenante à l'hôpital, je vois un condamné faisant fonction d'aide; c'est un ancien curé, con-

damné pour attentats à la pudeur. Il a remplacé le pharmacien Fenayrou, lequel, employé quelque temps après comme commis aux écritures à l'île Nou, s'est vu attribuer plus tard le poste de passeur de bac dans les environs de Canala. Les journaux ont annoncé en août dernier la mort du célèbre apothicaire.

Je ne comprends pas comment on peut confier les fonctions d'aide-pharmacien à un forçat! Évidemment, si c'était un honnête homme, il ne serait pas pensionnaire de l'État en Nouvelle-Calédonie; or un homme aux penchants pervers, pouvant disposer de médicaments, même de poisons, me semble une anomalie, une imprudence inqualifiables. En admettant que lui-même ne s'en serve pas dans un but criminel, un camarade peut trouver un prétexte pour s'introduire dans son département et saisir une fiole qui lui permettra d'assouvir des passions de vengeance.

Une dame sur le retour se promène dans une allée que nous traversons, en quittant l'hôpital. C'est encore une célébrité : la faiseuse d'anges d'Agen, dont le procès a eu un certain retentissement. Elle est l'épouse d'un concessionnaire, et, malgré son absence complète de charmes, on prétend que le mari se trouve dans le cas de George Dandin.

Voici un vieillard assis sur un banc et fumant sa bonne pipe. C'est un des premiers résidents du pénitencier agricole; il est loueur de chevaux et jouit d'une certaine réputation dans la région, à cause de la réponse qu'il a faite à un gouverneur précédent. Ce chef de la colonie, se trouvant en tournée d'inspection, l'avise et lui demande : « Eh bien, êtes-vous content ici? »

Réponse textuelle, que m'a confirmée péremptoirement un fonctionnaire ayant assisté à la conversation :

« Oh! mon gouverneur, si j'*avions* su qu'on était si bien ici, j'*aurions* fait le coup dix ans plus tôt! »

Nous dînons très bien à l'hôtel de Bourail; le soir, quand mes compagnons de voyage sont allés se coucher, je reste encore quelque temps en conversation avec le propriétaire de l'établissement, et j'en apprends de belles sur les qua-

lités morales de la population. Ce brave homme se barricade la nuit comme dans une forteresse, avec le revolver à sa portée et ses chiens de garde à l'affût pour parer aux tentatives de vol et d'effraction.

A cinq heures du matin nous sommes debout, et la voiture nous conduit à un endroit où des chevaux de selle nous attendent. Un ex-clerc de notaire, condamné à dix ans, fait claquer son fouet au milieu d'une obscurité que commencent à percer les premiers rayons du soleil. La route que nous suivons est une des belles routes dues à l'initiative de M. Pallu de la Barrière. Il y en a plusieurs dans l'île qui méritent l'admiration du touriste, mais ce qui a été construit en fait de chemins ne constitue pas le quart de ce qu'on serait en droit d'attendre dans un pays où une main-d'œuvre abondante et gratuite se prêterait aux travaux qui sont le point de départ du développement d'une colonie. Lord Palmerston avait raison en disant dans un discours célèbre : pour donner de l'essor à une possession coloniale et la faire fructifier, il faut trois choses : 1° des routes, 2° d'autres routes, et 3° des routes toujours, et encore.

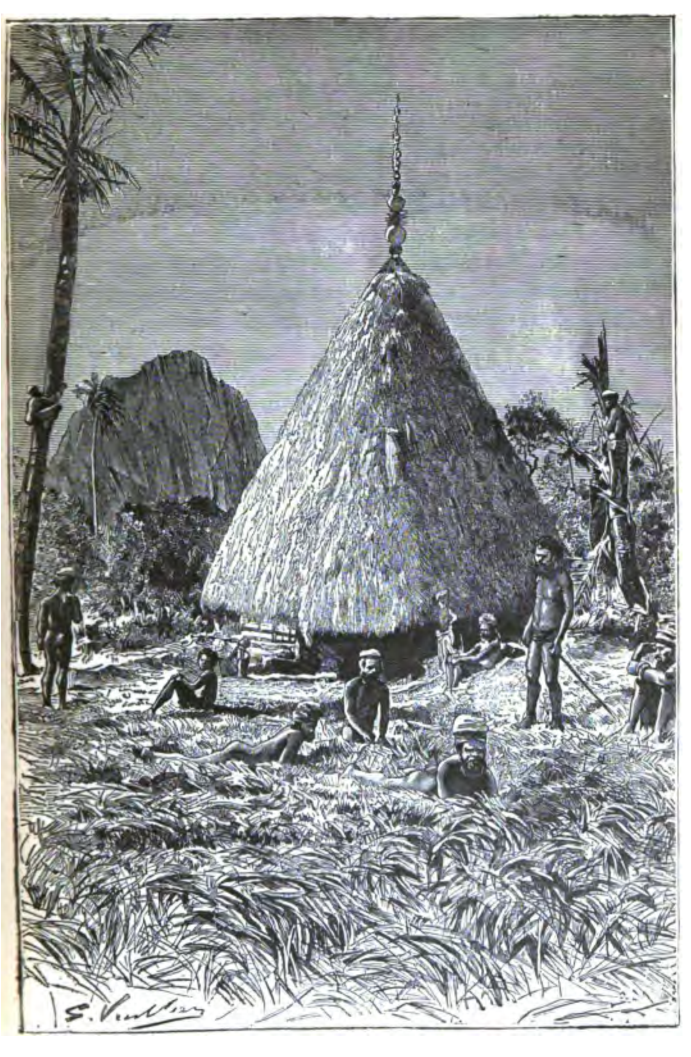
Je constate avec plaisir, en parcourant une zone admirablement fertile, que les résultats agricoles dépassent mon attente. Il est évident que, dans ces derniers temps, on a mis un peu d'ordre dans le gâchis, et que les cultures ont été mieux contrôlées. Quelques champs même portent les traces de soins assidus; le sucre, le maïs, le café se présentent en certains endroits dans des conditions qui satisfont M. le gouverneur. Le bétail que j'aperçois dans les plaines et sur le versant des collines est supérieur à tout ce que j'ai vu dans les colonies de l'océan Pacifique; les bêtes sont grasses et de belle taille.

Impossible de traverser des régions aussi fertiles, favorisées par un climat exceptionnel, sans regretter que l'élément libre, l'immigrant que j'ai rencontré par centaines et par milliers dans les colonies anglaises, ne puisse se décider à élire domicile dans un pays où une fortune relative pourrait s'acquérir sans peine. Nous l'avons dit déjà,

le Français ne se décide à émigrer qu'à son corps défendant, il aime son clocher et préfère le plus souvent une vie de privations et de misères sur le sol qui l'a vu naître à une aisance facilement acquise dans un autre hémisphère, sous un ciel délicieux. Mais le gouvernement, pourquoi ne pousse-t-il pas à la colonisation par des moyens autres que l'élément pénal, source inévitable d'échecs et de déceptions? Ne pouvant décider ses propres sujets à coloniser une terre aussi privilégiée que la Nouvelle-Calédonie, il devrait aviser au moyen de recruter des colons étrangers, pouvant produire, à mon avis, les résultats les plus satisfaisants. Je ne veux pas faire allusion à une immigration allemande, à cause des dissentiments régnant entre les deux peuples, bien qu'il soit incontestable qu'au point de vue de l'immigration la race teutonne a rendu de grands services dans des pays neufs, manquant de bras pour défricher le sol. Mais cette bonne race scandinave, ces Danois, Suédois et Norvégiens, peuple laborieux, honnête et économe, que nous voyons à l'œuvre dans les coins les plus reculés des provinces australiennes; ces familles, généralement en possession d'une progéniture abondante, ne constitueraient-elles pas un élément appréciable pour un pays dont on pourrait faire, si l'on savait s'y prendre, la première colonie du monde entier?

Cette expression peut paraître hardie en présence de la réputation complètement fausse dont jouit la colonie dans l'esprit des personnes qui ne la connaissent pas, ou qui s'en rapportent aux racontars de ceux qui ne se sont pas donné la peine de l'étudier et de la comparer aux colonies appartenant à d'autres nations. Néanmoins je la donne comme ma conviction intime; si la Nouvelle-Calédonie était possession anglaise, elle occuperait probablement, à l'heure qu'il est, la première place parmi les nombreuses colonies dépendant de la couronne britannique.

Comme climat, comme salubrité, aucune des îles voisines ne peut lui être comparée; presque tout y vient, presque tout y pousse, aussi bien les plantes appartenant aux régions intertropicales que celles importées d'Europe. Le



Case de chef canaque. (Voir p. 331.

Photographie, qui a été
légèrement modifiée.

café, pour ne citer qu'un exemple, réussit tellement bien que les connaisseurs l'ont déclaré de toute première qualité, et cette appréciation est des plus justes. Le sol calédonien peut passer pour riche en minerais. On y a découvert de l'or, du cuivre, du fer, du charbon, du cobalt et du nickel, mais tous ces terrains miniers sont loin d'avoir été explorés. Le nickel seul est l'objet d'une exploitation sérieuse; nous en visiterons les mines dans quelques jours. J'ai vu le charbon sortir de terre en plus d'un endroit, mais on ne se préoccupe pas plus de l'extraction du combustible, qu'on ne s'applique à la recherche des métaux précieux.

Nous arrivons sur les onze heures dans un village indigène. Le chef vient au-devant de M. le gouverneur et lui adresse la parole en assez bon français. Il porte un képi et un uniforme de fantaisie, qui rappelle les opérettes de Lecocq. Plus loin j'aperçois des cases canaques distribuées dans une végétation touffue de bananiers et de cocotiers; ces demeures, assez espacées les unes des autres, sont reliées par de petits sentiers. Les habitants du village s'approchent craintivement, poussés par cet instinct de curiosité qui est propre aux populations sauvages.

Les cases ont la forme de ruches d'abeilles, avec une porte très basse et très étroite; il faut s'accroupir ou se mettre à genoux pour pouvoir y entrer. Elles n'ont ni cheminées ni fenêtres; on couche sur la paille étendue autour d'un feu qui brûle le plus souvent nuit et jour, et sert à chasser les moustiques. La case du grand chef se distingue par son élévation supérieure aux autres, et se termine par un buste baroque, ou par un bâton orné de coquillages. Presque chaque case a son *tabou*, sculpture informe en bois, peint en rouge ou en noir, faisant fonction d'idole ou de simple ornement. Ce mot *tabou*, nous le retrouvons en Nouvelle-Zélande et dans plusieurs archipels de l'hémisphère austral pour désigner le caractère sacré d'un objet, d'un emplacement ou d'une personne. L'idole calédonienne est de fabrication généralement très grossière et atteint souvent des proportions énormes.

Pendant qu'on prépare notre déjeuner, apporté de Bourail et étalé sur des feuilles de bananier, j'ai le temps de faire mes études sur la curieuse population qui nous entoure. Je remarque une fois de plus que tous ces peuples de race polynésienne ou mélanésienne ont des mœurs ou des habitudes différentes, et que les ornements dont ils aiment à se parer portent en chaque pays un cachet spécial. Ce en quoi ils s'accordent, c'est dans le peu de cas qu'ils font du vêtement; les colliers, les bracelets et les plumes les préoccupent plus que les dernières modes de Paris. Les femmes — on les appelle *popinées* — sont à peu près complètement nues; l'unique vêtement consiste en une ceinture de vingt centimètres de long, fabriquée d'une substance végétale quelconque et appelée *tapa*. Les hommes font encore moins de frais de toilette que leurs épouses; à vrai dire, ce costume, s'il en constitue un, est indescriptible et se borne à quelques centimètres carrés de toile blanche, rouge ou bleue. On l'appelle le *manou*.

Quand les indigènes se rendent à Nouméa, ils sont obligés de remplacer ces costumes, rappelant la garde-robe d'Adam et d'Ève, par un habillement plus convenable; on en voit le dimanche circuler sur les promenades et dans les environs de la ville, mettant leur coquetterie à s'habiller de vêtements aux couleurs voyantes, et le *copurchic* d'un Canaque est de s'affubler d'un chapeau haut de forme. Ils ne le cèdent en rien sous ce rapport aux nègres des Antilles. Hommes et femmes ont l'habitude de se décorer la chevelure d'un peigne en bambou. La femme fume autant que l'homme; elle serre sa pipe et son tabac dans un petit sac ou dans la ceinture. Souvent la pipe est maintenue en équilibre dans le lobe percé de l'oreille.

L'observation que nous avons faite au sujet du dépérissement de la race indigène dans les îles parcourues quelques mois auparavant s'applique également à la Nouvelle-Calédonie. Cette population, qu'on évaluait à 60 000 âmes vers la fin du siècle dernier, ne représente plus aujourd'hui qu'un chiffre de 20 000 à 25 000; la civilisation euro-

Homme et femme canaques.

péenne et l'alcool ont accompli leur œuvre en Nouvelle-Calédonie comme dans tous les archipels congénères.

Les spécimens de la race qui nous environnent, y compris le chef, ne dédaignent pas les restes de notre déjeuner. Ce chef se met à déchiqueter une carcasse de poulet, en poussant de petits sons articulés que nous interprétons comme des signes d'une approbation non équivoque. Pendant qu'il se livre à un jeu de mâchoires effréné, je le prie de bien vouloir me faire cadeau de son peigne; il s'exécute d'assez mauvaise grâce, mais me l'offre tout de même en échange de quelques cigarettes. Une popinée me remet sa jarretière en poil de roussette contre un bâton de tabac pour sa pipe : échange de bons procédés !

Il y a des choses curieuses à voir dans ce village : d'abord une rangée de tabous, à figure hideuse, devant la case du chef, ensuite une école d'enfants canaques. On leur fait passer un examen sommaire, mais les progrès de ces écoliers me laissent passablement froid; ils savent l'alphabet et prononcent jusqu'à deux ou trois lettres combinées : *pra*, *pro*, *pri*, et *sta*, *sto*, *sti*. Il y a une légère nuance entre cette académie de la brousse et l'école indigène du lac Tyers en Australie, dont j'ai donné la description !

Par les soins de M. Gallet, nous aurons un simulacre de combat entre deux tribus, à quelque distance du village. L'une a élu domicile au sommet d'une colline, l'autre se trouve postée dans un ravin. Ces noirs s'excitent et se provoquent par des cris de guerre sauvages et se lancent leurs zagaies et leurs pierres de fronde. Nous nous mettons à l'écart, et nous faisons bien, car la force de projection et l'adresse avec laquelle ces instruments dangereux sont lancés à une distance considérable nous exposeraient à de graves dangers. Les Canaques sont très habiles à éviter le choc de ces terribles projectiles; on les voit se jeter de côté avec l'agilité du chat, se courber ou se coucher, tout en ne cessant de défier l'ennemi par leurs cris perçants. La fronde dont ils se servent est une pierre ovoïde, de forme conique aux deux extrémités; il faut

se garer quand elle dévore l'espace et qu'elle est près d'atteindre le but.

Il est trois heures; c'est le moment du boute-selle. Le chef vient offrir à M. le gouverneur une de ces belles haches en jade dont le nombre diminue chaque année. Les musées et les collections s'en sont successivement emparés, et les haches en pierre polie, qu'on trouve avec plus de facilité, ne valent pas, à beaucoup près, celles en jade, qui furent de tout temps l'attribut des chefs.

Nous remontons à cheval et retournons à Bourail; chemin faisant, M. Gallet me montre un nouveau criminel célèbre, se promenant dans son jardin. C'est Berezowski, qui a tiré sur l'empereur de Russie dans les Champs-Élysées de Paris.

CHAPITRE XIV

Moindou. — Un colon sérieux. — Thio. — La Compagnie du nickel. — Les gisements de minerais. — Le haut fourneau. — Les mines au sommet des montagnes. — Route de Thio à Canala. — L'élevage du bétail. — La faune calédonienne. — Canala. — Un *pilou-pilou*. — La Foa. — L'insurrection canaque de 1878. — Le camp Brun. — Le notaire Mary Cliquet. — Bouloupari.

Le parcours que nous avons à faire le lendemain est assez long, et nous oblige à nous lever à une heure fort matinale. La pendule de l'hôtel ne marque que cinq heures lorsque nous mettons le pied dans l'étrier; il fait encore nuit noire, et s'il n'y avait pas eu d'étoiles pour nous guider un peu, je ne sais vraiment pas comment nous nous serions tirés d'affaire. Notre excursion commence bien : il faut traverser une rivière en pleine obscurité. J'entends le clapotement de l'eau agitée par les sabots des chevaux, mais je ne distingue absolument rien autour de moi. N'importe, en sortant de ce gué, un petit trot nous fera du bien, en attendant que les premières lueurs de l'astre levant viennent jeter quelque clarté sur la route.

Notre destination est Moindou, dont nous sommes séparés par une distance de 36 kilomètres. Pendant une demi-heure nous profitons d'une vraie route, mais bientôt il faudra suivre de petits sentiers, s'il y en a, nous frayer un chemin à travers les lianes, passer des gués et des rivières qui n'en finissent pas, escalader des rochers et des collines et faire des descentes à donner la chair de poule. Nos che-

vaux ont les jarrets solides, car sans cela nous aurions pu, à différentes reprises, nous casser le cou ou faire une culbute sérieuse.

Quel splendide pays nous traversons! Chaque fois que j'arrive sur le sommet d'une colline, je ne puis m'empêcher de m'arrêter un instant et d'implorer l'indulgence pour le petit retard que je provoque. Les panoramas, les plateaux ravinés qui se déroulent devant nous sont des merveilles de beauté; en les comparant aux plus beaux sites de l'intérieur de Java, je n'exagère d'aucune façon.

La végétation est tout aussi exubérante; la verdure représente toutes les gammes du vert, une succession des tons les plus harmonieux et les plus satinés. Et pendant deux ou trois heures les collines et les mamelons que nous gravissons se succèdent et nous offrent à chaque cime un coup d'œil nouveau. Nous passons à côté de deux villages canaques; les huttes et l'entourage sont les mêmes qu'à l'endroit où nous avons déjeuné la veille, les dames nous envoient un gracieux sourire et les hommes s'inclinent respectueusement.

Le terrain accidenté fait place à une vallée où les fleurs et les arbustes entourent les groupes d'arbres à fruits. C'est une contrée ravissante, un véritable jardin au milieu de la nature sauvage; les crotons aux feuilles striées de rouge, de jaune et de violet, les dracænas, les glaïeuls, les géraniums, les œillets, les pandanus et nombre de fleurs aux nuances variées croissent à l'ombre des bananiers, des figuiers, des papayers et des orangers. Voici bientôt des cultures, le caféier, le maïs, la canne à sucre; nous approchons de Moindou et trouvons une bonne route après six heures d'une marche fatigante et difficile.

Les autorités sont rangées à l'entrée du village pour recevoir M. le gouverneur; nous entrons à l'hôtel, où un excellent déjeuner, que nous avons bien mérité du reste, nous attend. Cet hôtel est tenu par la fille d'un Alsacien; son père est un homme aisé, propriétaire de 800 têtes de bétail et de je ne sais combien d'hectares plantés de café. Je faillis commettre une grosse bévue en le prenant pour

un condamné ou un libéré! Heureusement je n'ai pas le temps de lui adresser mon interrogatoire ordinaire :

« A combien de temps avez-vous été condamné?

« Qu'est-ce que vous avez fait? »

Et cependant peu s'en fallut; j'avais mes deux questions réglementaires sur le bout des lèvres lorsqu'il m'apprit qu'émigré en 1870, à l'époque de la guerre, il était venu s'établir en Nouvelle-Calédonie et se trouvait aujourd'hui dans une situation d'aisance et de bien-être à laquelle il ne serait jamais parvenu s'il n'avait franchi l'horizon de son pays natal.

Pourquoi faut-il que ce soit à peu près le seul colon sérieux que j'aie rencontré dans la colonie — pauvre en partant d'Europe, relativement riche aujourd'hui?

Après notre repas, mes compagnons de voyage disparaissent (je crois bien qu'ils font la sieste). Pour moi, je m'accapare d'un habitant de Moindou, et le prie de m'accompagner dans une promenade aux alentours. J'éprouve le besoin de me dégourdir les jambes après cette longue cavalcade du matin, et le pays m'intéresse. Il y a beaucoup de concessions dans cette partie de l'île; j'y remarque entre autres le tabac, dont la culture a assez bien réussi.

Il nous faut encore nous lever de bonne heure pour entreprendre le voyage de retour à Nouméa. A six heures du matin la voiture est attelée, et nous conduit à Teremba. Une bonne route nous permet d'avancer rapidement au trot de deux bons chevaux, conduits par un « pauvre exilé », nourri *à perpette* aux frais de l'État. Pendant le trajet nous croisons des cantonniers; ces hommes sont tout bonnement des assassins ou des faussaires, purgeant leur condamnation dans une liberté complète, sans le moindre souci du lendemain.

A Teremba nous retrouvons le *Loyalty*, qui, la veille, a appareillé en rade pour nous reprendre sur cette partie de la côte. Il ne peut approcher qu'à trois milles du rivage, la baie étant peu profonde et hérissée de récifs et de bancs de corail. Le commandant Ducrot nous souhaite la bienvenue quand nous remontons à son bord, et donne le signal du

départ. La mer est parfaitement unie et d'un calme extraordinaire; avant l'heure du dîner nous sommes de retour au palais du gouvernement.

M. Levat, le directeur de la compagnie « le Nickel », avec qui j'ai eu le plaisir de faire le voyage de Marseille en Australie, m'invite à venir visiter Thio, le principal centre minier de l'île. Il me donne rendez-vous pour le lendemain matin à l'embarcadère, où se trouve amarrée l'*Active*, bateau à vapeur appartenant à la compagnie; nous ferons le voyage ensemble. Ce steamer, peu chargé, roule beaucoup et se livre à des bonds fantastiques quand nous sortons de la baie de Prony et entrons dans le canal de la Havannah, où le plus souvent se fait sentir un mascaret violent. La mer déferle avec violence sur la barrière de récifs qui s'étend en ligne parallèle avec le rivage; un petit voilier chavire sous nos yeux devant une anse de la plage, et les quatre marins qui le montent sont précipités à l'eau. Ils en sont quittes heureusement pour un bain forcé, la mer est peu profonde à cet endroit et ils gagnent la terre ferme sans danger, mais le bateau est perdu. A six heures du soir nous jetons l'ancre dans une baie pour y passer la nuit. L'*Active* est assurée par une compagnie anglaise, mais la police stipule que le risque n'est pas couvert pendant la navigation de nuit, à cause du danger que présentent les côtes calédoniennes, bordées par leur ceinture de corail. Force nous est donc de stopper au moment où le soleil disparaît à l'horizon; nous sommes ancrés dans une baie parfaitement sûre où règne la solitude la plus complète. Dans cette région le regard ne découvre aucune trace d'habitation.

A la pointe du jour, la machine se remet en mouvement, et à une heure nous arrivons à destination, c'est-à-dire que l'*Active* reste en rade, et que nous descendons dans une chaloupe pour gagner le rivage; mais la mer est très agitée. et il nous faut franchir une barre qui demande l'œil exercé du marin conduisant notre embarcation. Le débarquement à Madras ou à Pondichéry me revient à la mémoire, il est tout aussi mauvais ici que sur ces côtes de l'Inde, et les

requins pourraient gâter le charme de mon excursion si la violence des vagues nous faisait faire un plongeon.

Sans accident nous arrivons à l'embouchure de la rivière, que nous remontons ensuite pour atteindre la fonderie. Cette usine, où le minerai est traité au haut fourneau, n'existe en cet endroit que depuis peu de temps; auparavant le minerai était transporté en sacs à Nouméa et fondu par les mêmes procédés, mais ce transport, d'après ce que m'explique M. Levat, exigeait une perte de temps et des frais que la compagnie a supprimés par l'installation de ses fourneaux à Thio même. L'opération m'intéresse beaucoup; je vois le minerai de nickel broyé à l'état brut par les machines, mélangé à d'autres substances, pétri en pains, exposé ensuite à l'action du feu, sortant enfin du fourneau sous forme de lingots. Ces lingots sont expédiés en Europe et livrés au commerce après affinage.

La Compagnie du nickel a été fondée en 1880 par M. Higginson au capital de plusieurs millions. Elle constitue la seule exploitation sérieuse de l'île, quoiqu'il y ait de la place en Nouvelle-Calédonie pour beaucoup de compagnies rivales. Toute cette partie de la côte n'est qu'une vaste mine de nickel; on n'a qu'à creuser pour rencontrer le minerai. En dehors du nickel, les montagnes contiennent le cobalt, le chrome de fer et l'antimoine; quel vaste champ d'explorations pour une armée d'immigrants! Le gouvernement délivre des permis de recherche contre un droit insignifiant de 1 franc par hectare et par an; il y a des gens qui, munis d'une pioche et de quelques jours de vivres, ont trouvé des gisements et des mines, et les ont vendus à des prix relativement considérables.

La grande pierre d'achoppement était, dès le commencement, la pénurie de la main-d'œuvre. Les bras manquaient pour l'extraction du minerai, la fonte et les nombreux travaux que comporte une installation aussi importante. Dans ces conditions, s'adressant à l'administration pénitentiaire, la compagnie parvint à se voir concéder 200 forçats, dont elle doit payer néanmoins le travail, à raison de 2 francs par tête et par jour. Étant donné, comme on

me l'affirmait à Thio, que ces fainéants ne produisent pas le quart du travail que pourrait fournir un homme laborieux, il en résulte que cette main-d'œuvre revient encore assez cher. La durée du travail est réglée par l'administration pénitentiaire et limitée à 8 heures par jour, soit de 5 h. 1/2 à 9 h. 1/2 du matin, et de 1 1/2 à 5 h. 1/2 du soir. En hiver on commence une demi-heure plus tard, pour finir à 6 heures. La besogne n'est pas trop fatigante pour ces braves gens; ils ont tout le temps de déjeuner à leur aise!

M. Levat, qui a été absent depuis dix jours, est très occupé et veut se rendre compte de tout ce qui s'est passé pendant le temps que ses affaires l'ont appelé à Nouméa. J'en profite pour causer avec les condamnés que je vois à l'œuvre, même avec ceux qui font semblant de travailler. C'est une curiosité à satisfaire et en même temps une étude de mœurs fort intéressante que d'apprendre de la bouche de ces gens-là par quelle suite de méfaits ils sont venus s'échouer sous le climat de « la Nouvelle ».

Au moins cinq fois sur dix, quand je leur demande ce qu'ils ont fait, la réponse commence par ces mots : « Voici, monsieur, ce qui s'est passé », absolument comme s'il s'agissait de me rectifier un « fait divers » de journal. Vient ensuite un récit plus ou moins fantaisiste, pour établir que le délit dont ils se sont rendus coupables et qui a motivé leur condamnation a été mal jugé. L'un a tué, c'est vrai, mais il se trouvait en cas de légitime défense; l'autre n'a volé qu'une bouteille de rhum; un troisième s'est laissé entraîner : les autres ont fait le coup, mais c'est lui qui a *gobé l'haricot.* En somme, tous sont plus ou moins de pauvres victimes; à les entendre causer, on dirait une société d'honnêtes gens. J'apprends par un gardien que l'infortuné preneur de la bouteille de rhum est un voleur émérite, ayant subi antérieurement une dizaine de condamnations pour vol. Un gros gaillard me répond qu'il a tué « sa marmite »; un autre me toise et me dit : « Ah mais! dites donc, est-ce que vous croyez que je suis ici pour mon frère? » Ces deux aimables jeunes gens viennent de Paris : c'étaient des habitués du boulevard extérieur.

Beaucoup de ces individus ont un goût prononcé pour le tatouage; on ordonne à quelques-uns de déboutonner leur vareuse en toile grise et j'aperçois les inscriptions et les dessins les plus curieux : un soldat d'Afrique, fort bien dessiné, sur la poitrine, et sur le bras ces simples mots : « A toi, ma Pauline »; un bateau à voiles déployées; une croix de commandeur de la Légion d'honneur entre deux épaulettes; saint Michel terrassant le dragon; une pensée, croisée par la dédicace : « A ma mère »; enfin un certain nombre de tatouages d'une obscénité révoltante.

Le dernier avec qui j'échange quelques mots est libérable en 1965; son dossier judiciaire n'est qu'une série de condamnations depuis l'année 1846. Il prétend que c'est la faute de son père, qui lui a donné le mauvais exemple!

Comme partout sous les tropiques, la vie commence de bonne heure. Il est à peine six heures le lendemain matin, quand nous montons à cheval pour faire l'ascension des montagnes et examiner le travail qui s'y fait. C'est spécialement sur les sommets qu'on extrait le nickel; la pioche met le minerai à nu, et l'on continue à hacher et à tailler jusqu'au moment où la profondeur des sillons rend l'opération trop compliquée. La terre en renferme partout; il est donc plus commode de perdre le moins de temps possible et d'attaquer un nouveau mamelon. Du sommet du grand plateau on a établi des rails descendant en pente rapide; les wagons, chargés de minerai, glissent au moyen d'un câble et viennent déverser leur contenu dans la plaine, d'où il est transporté dans l'usine que nous avons visitée à notre arrivée à Thio.

Notre tournée dans les différentes mines du plateau nous prend la matinée; quelquefois les montées et les descentes sont très abruptes et nous obligent à descendre de cheval. Nous faisons halte au camp où sont internés une partie des condamnés en engagement auprès de la Compagnie; j'y assiste à une expérience curieuse.

Le docteur, qui nous a accompagnés, passe la visite de ceux qui se sont portés malades. Inutile de dire que, pour être dispensée de travailler, cette engeance invente les pré-

textes les plus absurdes. Même parmi ceux qui sont réellement malades, il s'en trouve qui refusent de prendre les médicaments, afin de prolonger leur état d'indisposition et de ne pas être astreints au labeur.

Lorsque la visite est terminée, c'est l'heure du déjeuner. Je demande à goûter le vin, dont on distribue un gobelet à chaque condamné. Il est de très bonne qualité; j'aurais souvent été enchanté d'en avoir eu un flacon à ma disposition dans mon voyage en Nouvelle-Zélande.

Qu'on ne se figure pas qu'au bagne les pensionnaires soient soumis au régime de l'eau. A part ceux qui subissent la prison ou l'internement dans les camps spéciaux de discipline, ces messieurs ont droit à leur ration de vin trois fois par semaine, et les autres jours on leur donne une ration de tafia!

Les deux jours que j'ai passés à Thio m'ont laissé d'agréables souvenirs; nous passons une soirée charmante chez le docteur, qui nous a invités à dîner, et avant de continuer mon voyage j'ai le temps de visiter un autre village canaque, situé sur le bord de la rivière.

M. Levat pousse l'hospitalité jusqu'à me donner un pas de conduite le matin de mon départ, et me mettre dans le bon chemin pour atteindre Canala. Un Chinois est parti avant le lever du soleil, il a chargé ma valise sur un mulet et ramènera à Thio le cheval que je monte. Je ne pourrai pas me tromper, m'assure mon hôte en me quittant à une bifurcation de la route : je n'ai qu'à suivre le chemin qu'il m'indique et j'arriverai avant midi à Canala. Me voilà tout seul dans une forêt où je ne découvre aucune trace d'habitants; mon Chinois, qui ne se presse pas, est dépassé depuis longtemps; il arrivera quand il voudra. On ne se figurerait guère que dans un pays comme la Nouvelle-Calédonie, peuplé de milliers de forçats et de libérés qui ne valent souvent pas mieux, cachant dans la brousse épaisse des évadés à la recherche de nourriture, on pourrait voyager sans danger. Rien n'est plus vrai cependant; on ne connaît pas d'exemple d'un Européen attaqué par un de ces individus, et, de nuit comme de jour, le voyageur peut se risquer

tout seul dans l'intérieur et s'engager dans des passes inhabitées comme celles que j'ai à traverser.

En matière de précaution, on fait bien de se munir d'un revolver et de le porter ostensiblement à la ceinture; si vous rencontrez des hommes suspects, ceux-ci sont prévenus que vous êtes en mesure de vous défendre.

La route, ou plutôt le sentier que j'ai à suivre, me mène à travers une forêt vierge de toute beauté, où la flore herbacée, les lianes et les fougères offrent partout une grande variété. De temps en temps, une éclaircie me découvre des panoramas ravissants, surtout lorsque, du sommet d'une colline, mon regard peut embrasser un horizon lointain. La solitude qui m'entoure est imposante et m'engagerait à me reposer sous l'ombre de la verdure luxuriante, mais je sais que le chef de l'arrondissement, prévenu de mon arrivée, m'attend pour déjeuner. Je presse donc le pas de ma jument, autant que faire se peut, car j'ai 37 kilomètres à faire avant d'arriver à destination, et le terrain accidenté rend le trot impossible. Ici la faune est pauvre, comme dans les pays précédents où j'ai conduit le lecteur. Il n'existe ni fauve, ni serpent, ni autre animal nuisible. Les animaux domestiques, importés d'Europe et d'Australie, ont pu s'acclimater et se propager sans difficulté; les environs de Nouméa renferment des cerfs qu'on a introduits dans la colonie pour le bon plaisir du chasseur. Le bétail, dont j'ai vanté l'excellente qualité en visitant les environs de Bourail, s'est multiplié dans des proportions remarquables et constitue aujourd'hui l'industrie la plus fructueuse pour les habitants de l'intérieur. Les éleveurs ont dû ce résultat d'abord aux immenses pâturages que contient la colonie, et ensuite à la faible redevance qu'ils ont à payer au gouvernement. La production venant à dépasser la consommation, le prix du bétail a considérablement baissé depuis quelques années, ce qui fait que pour un franc en moyenne on a un kilogramme de bonne viande, même à Nouméa.

D'après un recensement que j'ai eu sous les yeux, la colonie possède 130 000 têtes de bétail, et peut tous les ans, par suite du croît, en abattre et exporter 30 000 sans

diminuer ses troupeaux. Les éleveurs, préoccupés de se substituer à l'étranger pour fournir à la métropole ses conserves de bœuf, consommées par l'armée, se sont appliqués à cette branche d'industrie avec un succès qu'ont mérité leurs efforts. En 1886 le ministre de la guerre s'empressa de faire droit à leur demande pour être admis à participer aux adjudications de fournitures de conserves de bœuf pour l'armée, et une société calédonienne, qui est aujourd'hui société agricole, industrielle et commerciale, fut déclarée adjudicataire d'une fourniture de 4 millions de kilogrammes. Cette bonne nouvelle stimula le zèle des éleveurs; ce fut l'annonce d'une source de prospérité, on se mit à l'œuvre, on installa des usines, et, dix-huit mois après, les premières livraisons arrivèrent en France. Chaque paquebot des Messageries apporte son chargement de conserves calédoniennes, et l'on peut se considérer maintenant comme affranchi de l'étranger pour l'une des denrées les plus importantes des approvisionnements de guerre.

J'ai beaucoup regretté que mon itinéraire ne m'ait pas permis d'aller visiter la partie nord de l'île et de pousser une pointe à l'ouest jusqu'à Gomen, où se trouvent ces usines. On ne peut s'y rendre qu'avec le vapeur côtier qui fait le tour de la colonie, et le voyage m'aurait pris trop de temps.

La Calédonie a reçu dans le temps le même cadeau que la Nouvelle-Zélande du capitaine Cook; c'est lui qui y a introduit l'espèce porcine. Ces porcs vagabonds y ont fait souche et se sont dispersés dans toute l'île.

Les oiseaux sont un peu plus nombreux que dans les autres archipels océaniens. Le *notou*, espèce de gros pigeon, d'un brun grisâtre, est bon à manger et fait un excellent bouillon; il abonde en certaines régions, et fait le bonheur du chasseur, quand il ne le manque pas, ce qui arrive assez souvent d'après ce qu'on m'a dit. Il existe une autre sorte de pigeon, qu'on appelle le *dago*, de couleur brune, à collier blanc; il y a aussi des tourterelles vertes, quelques espèces de perruches et de corbeaux, des geais et des cailles. Un autre oiseau, qui ne se trouve qu'en Nouvelle-Calédonie,

mérite une description spéciale : c'est le *kagou*. Par sa crête, son plumage et ses pattes il rappelle certains hérons; il ne vole pas, mais il court très vite et présente quelque analogie sous ce rapport avec le kiwi de la Nouvelle-Zélande. Il se cache dans les endroits les plus inaccessibles et, pour cette raison, est difficile à découvrir; autrefois il était très abondant, mais la chasse acharnée qu'on lui a faite a contribué à une diminution sensible de l'espèce. Il s'apprivoise très bien, et se nourrit d'insectes et de larves; mais mis en cage il ne vit pas longtemps.

Bien qu'on m'eût affirmé que mon sentier me conduirait tout droit à travers bois jusqu'à Nakety, et que de là à Canala je n'éprouverais aucune difficulté comme choix de route, je me trouve bien embarrassé en constatant qu'à un certain endroit le sentier se divise en deux branches de même largeur. Il n'y a pas plus de raison pour prendre la droite que pour bifurquer à gauche; dans le doute je m'abstiens de toute initiative personnelle et dépose les rênes sur la crinière de ma jument, qui bien probablement connaîtra la direction de l'écurie où elle passera la nuit.

Elle n'hésite pas et prend la gauche; par le plus grand des hasards je rencontre peu après deux individus à mine suspecte, mais qui me saluent poliment. Ce sont des libérés probablement, à la recherche de travail, car ils ont des pioches et un sac de provisions chargés sur l'épaule. Ils me rassurent en déclarant que le cheval ne s'est pas trompé et que dans une heure je serai à Nakety. En effet, au loin dans la plaine, je découvre un clocher et quelques maisons; c'est le village indiqué, situé dans une vallée pittoresque et entouré de nombreuses cultures de riz, de manioc, de maïs et de café. Avant de descendre la rangée de collines j'aperçois la mer bleue versant sa frange d'écume sur les rives sablonneuses des échancrures de la côte; le soleil illumine tout le paysage de ses reflets harmonieux.

De Nakety à Canala il y a une route carrossable; je mets mon cheval au trot et arrive avant l'heure chez M. de Laubarède, chef du deuxième arrondissement. J'ai eu l'avantage de faire sa connaissance à Nouméa chez M. le gouver-

neur; ma chambre est prête et un bon déjeuner m'attend. M. de Laubarède a invité à déjeuner un chef canaque; ce dernier est habillé à l'européenne, c'est-à-dire en tunique, à l'instar de la notabilité indigène que j'ai rencontrée entre Bourail et Moindou. Un instituteur canaque, parlant assez correctement le français, lui sert d'interprète. Les noms de ces deux convives sont connus en France. Le chef s'appelle Gelima; son fils Pita est venu visiter notre dernière exposition.

L'instituteur se nomme Badimoin; on a pu également le voir tous les jours au Champ de Mars dans le village canaque. Après le repas je suis présenté à M. le juge Bau et au capitaine Martineau, et me dispose à explorer à pied une partie du charmant pays que j'ai devant les yeux du haut de la terrasse de la maison, lorsqu'une pluie battante vient contrecarrer mes projets. Le Chinois a vu le ciel se couvrir et s'est dépêché un peu plus qu'au début de sa promenade; il monte l'avenue au moment où l'averse commence à tomber.

Le soir il y aura un *pilou-pilou* dans le village indigène, situé au fond d'un ravin; je n'ai pas encore assisté à une de ces fêtes caractéristiques et je tiens à ne pas la manquer. On entend aujourd'hui par pilou-pilou une occasion pour les indigènes de danser, de crier, de s'exciter sous la lumière de leurs torches pendant des heures entières et d'être incapables de travailler le lendemain. Autrefois la fête était une réjouissance guerrière, une réunion nationale suivie de festin, qui avait lieu à l'occasion des récoltes, de la mort ou de l'avènement d'un chef. Avant l'arrivée des Européens ces pilous se compliquaient de scènes de cannibalisme et de meurtre, les Canaques de la Nouvelle-Calédonie étant anthropophages d'origine, au même titre que les habitants des îles Salomon et des Nouvelles-Hébrides. Néanmoins la fête du pilou produit toujours un effet magique sur l'esprit du peuple; il s'y prépare à l'avance, comme l'enfant à qui l'on promet une journée de foire.

Le capitaine Martineau et l'instituteur m'accompagnent au village où la réjouissance a lieu. La pluie a fait son

œuvre, le chemin s'est transformé en cloaque, et pour arriver dans l'enceinte du tapage, il nous faut traverser à gué un ruisseau transformé en rivière par l'abondance des eaux. Un Canaque se charge du capitaine; quant à moi, je monte sur le dos de l'instituteur. Nous arrivons sans encombre sur la terre ferme et tombons au milieu d'un vacarme infernal. Une trentaine d'hommes, dont plusieurs ont revêtu un masque grimaçant, sautent, dansent et gambadent, en gesticulant, criant et s'excitant comme de véritables sauvages qu'ils sont. Ils ont le casse-tête ou la zagaie à la main, leur poitrine est enduite de suie ou d'huile, une plume ou une aigrette orne leur chevelure crépue, leur corps décrit des contorsions continues, et les femmes forment cercle autour de ces guerriers improvisés. Cette danse macabre, en pleine forêt, éclairée par un feu allumé dans une éclaircie de la brousse et par les torches brandies à la main, me rappelle quelque scène de féerie à la porte Saint-Martin. L'odeur qui se dégage de cette bande de surexcités laisse à désirer et contraste singulièrement avec le parfum de la verdure rafraîchie par la pluie de l'après-midi.

Les hommes portent pour tout vêtement le manou, et les femmes le tapa. La danse durera jusqu'au lever du soleil; c'est à peine s'ils se donneront le temps de prendre par intervalles quelques minutes de repos. J'en ai bien vite assez; aussitôt ma curiosité satisfaite, nous reprenons le chemin du logis. En route, nous rencontrons plusieurs habitants de Canala, descendant du plateau et munis de lanternes et de flambeaux afin de se reconnaître dans ce fouillis inondé. Perché sur le dos de l'instituteur, je croise, en traversant la rivière, une dame européenne que porte un domestique canaque armé d'une torche : cette forêt solitaire est transformée en théâtre japonais; il n'y a que les ballons vénitiens qui manquent à l'illumination.

M. de Laubarède est au désespoir chaque fois qu'il y a un pilou; ses serviteurs s'en ressentent encore au bout de trois jours et tout le travail de la maison en souffre.

Je me réveille avec le chant du coq, et en ouvrant ma croisée j'entends toujours les cris effrénés sortant de la

vallée! Le gouverneur actuel de la colonie a sagement agi en édictant la loi en vigueur aux Fidji, notamment la défense, sous peine d'amende ou de prison, de vendre toute boisson fermentée à la population indigène. Seulement la peine appliquée ne portera pas remède au mal. L'amende qui, aux Fidji, est de 1 250 francs pour une première contravention, n'est que d'une somme minime — quelque chose comme 100 francs — ici. Il en résulte que le débitant ne court pas un bien grand risque, que le profit de la vente le dédommage largement de l'amende qu'il peut encourir, et qu'il continue son débit, tout en s'entourant de certaines précautions. On ne peut en vérité user de trop de prudence vis-à-vis d'un peuple qui, tout en ayant adopté en quelque sorte notre civilisation, n'en conserve pas moins comme fond de caractère un instinct de sauvagerie, pouvant se prêter, sous l'influence de l'ivresse, aux excès les plus déplorables.

Je passe encore une journée à Canala et j'en explore les environs. La baie est splendide; elle offre un havre sûr et profond, et est enguirlandée d'une ceinture de collines verdoyantes, dont une longue-vue me permet d'admirer les détails.

29 avril. — Mon aimable hôte et M. Bau me font escorte jusqu'à une dizaine de kilomètres; j'en ai cinquante à faire aujourd'hui pour traverser la chaîne centrale, et atteindre la Foa, village situé près de la côte ouest de l'île. Un domestique indigène est parti avant l'aube, portant ma valise et un petit panier contenant mon déjeuner; il m'attendra près d'une case abandonnée de cantonnier à 22 kilomètres de distance de mon point de départ. Ces messieurs me montrent les cultures de M. Laurie, encore un des rares colons de la Calédonie, puis ils me quittent pour retourner à Canala.

Cette fois-ci, aucune bifurcation ne peut jeter le trouble dans ma décision; il n'y a qu'une seule et unique route muletière qui me conduira par des coteaux et des ravins jusqu'à la Foa. La nature du pays ne le cède en rien à celle que j'ai pu admirer dans les régions parcourues jus-

qu'ici; elle est même très variée et m'offre des points de vue complètement différents suivant les hauteurs ou les profondeurs par où serpente mon sentier.

A un moment donné, tournant un coin de la route solitaire, je me trouve en présence de six condamnés, la pioche sur l'épaule, marchant paisiblement sans aucune escorte de gardien. On a eu beau m'assurer qu'en pleine forêt en Nouvelle-Calédonie on est plus en sûreté qu'en certains quartiers de Paris, la rencontre ne me plaît que médiocrement. Six gredins armés de pioches auraient eu facilement raison de moi, et certes les autorités n'auraient jamais pu retrouver ma dépouille dans l'inextricable fouillis de lianes et les hautes herbes que je côtoie depuis une heure. Je continue tranquillement mon chemin au pas, ne pouvant m'éloigner au galop, et compte toujours rencontrer un gendarme ou un gardien : grave erreur de ma part, ce gardien est resté invisible, bien qu'on m'ait affirmé plus tard qu'il devait se trouver à proximité!

Un quart d'heure après, je rencontre encore cinq condamnés, pas plus accompagnés que les premiers; ceux-là sont tranquillement assis sur le bord de la route et fument leur cigarette. Pourvu qu'ils n'aient pas fait main basse sur mon déjeuner, confié aux soins du Canaque que je n'ai pas encore rejoint! Du reste, le voilà au détour d'un petit coteau, m'attendant près de la case cantonnière et maugréant contre la promenade de 50 kilomètres qu'on lui fait faire avec une valise passablement lourde sur le dos. Je tâche de le consoler en faisant part égale des provisions que je déballe de mon panier, et après m'être réconforté je continue mon chemin.

Le paysage est toujours très pittoresque, et, la route devenant plus unie, je prends le trot. Vers les quatre heures j'arrive à la Foa; le lieutenant de gendarmerie a reçu une dépêche lui annonçant mon arrivée, et m'a fait préparer une bonne chambre à l'hôtel. Il me montre le cheval qui m'est destiné pour le lendemain, et m'annonce qu'il m'accompagnera lui-même jusqu'à Bouloupari. Nous faisons un excellent repas dans cet hôtel, tenu par M. Le

Chanteur. Et dire qu'on se plaint toujours en Nouvelle-Calédonie! J'aurais cru assister à un festin de Lucullus si j'avais trouvé pareil dîner dans un village australien ou néo-zélandais.

A la Foa il n'y a pas grand'chose à voir. C'est ici que commença la terrible insurrection canaque de 1878, qui coûta la vie à 200 personnes, et ne fut comprimée qu'au début de l'année suivante. Cette révolte eut son point de départ dans l'assassinat commis sur un libéré et sa femme; elle s'étendit jusqu'à Teremba et Bouloupari, jeta l'épouvante parmi la population européenne, dont 40 colons échelonnés entre Coindé et Ouarai furent atrocement massacrés, et fit craindre un soulèvement général dans toute l'île.

Quatre gendarmes et un brigadier de la Foa subirent le même sort. A Bouloupari les surveillants militaires et les gendarmes furent surpris au moment de leur dîner et tués à coups de hache; le gérant du télégraphe fut assommé avec son employé, la femme de ce dernier partagea le sort de son malheureux mari. Les détails de ces massacres sont horribles; les mutilations que les sauvages firent subir aux femmes et aux enfants ne se décrivent pas. A Nouméa, une panique générale s'ensuivit; les mesures les plus énergiques et les plus promptes s'imposèrent pour parer aux événements. Les communications télégraphiques étaient interrompues sur plusieurs points; les familles, fuyant devant les insurgés, apportaient dans la capitale les nouvelles les plus alarmantes. Le gouvernement de la colonie, comprenant la gravité de la situation, détacha des colonnes composées de fonctionnaires et de volontaires dans toutes les directions, pour prêter main-forte au nombre restreint de militaires dont on pouvait disposer. Par voie de Sydney le télégraphe demanda des secours, et les navires de guerre *Rance* et *Victorieuse* furent dépêchés en Nouvelle-Calédonie, des ports d'Asie, où ils se trouvaient en relâche ou en station.

La soumission des révoltés se fit pas à pas, et ne fut définitivement complète qu'en mars 1879. La terrible

insurrection avait semé le deuil dans beaucoup de familles, et parmi les 200 victimes on compta des fonctionnaires dévoués et de mérite incontestable. Le commandant Gally-Passebosc, à la mémoire duquel on vient d'ériger un modeste monument commémoratif, fut du nombre; en faisant une reconnaissance dans les environs de la Foa, il fut frappé mortellement par une balle ennemie.

Impossible de trouver un Canaque pour porter ma petite malle jusqu'à Bouloupari, mais un assassin en retraite — un libéré — veut bien se charger de la besogne moyennant 15 francs. Je lui offre 10 francs, payables à destination, ce qu'il accepte, en promettant de se mettre en marche le soir même. Le lendemain matin je pars à six heures, en compagnie du lieutenant de gendarmerie, et nous retrouvons notre homme à peu de kilomètres de distance de la Foa, en train de causer fort tranquillement avec des camarades. La valise est bien lourde, il faudra que je lui donne deux francs de plus pour se désaltérer en route. Soit; tout ce que je demande, c'est qu'il arrive le soir même à l'hôtel où je compte descendre. Cela lui fera une bonne promenade de neuf lieues.

La route n'offre pas les beaux panoramas des jours précédents, mais traverse une région forestière agréable à l'œil. De-ci, de-là, quelques cultures et des troupeaux de magnifique bétail. A mi-route entre la Foa et Bouloupari se trouve le camp Brun, camp de discipline pour les pensionnaires incorrigibles de l'île Nou; j'avais demandé à M. le directeur de l'administration pénitentiaire une permission pour visiter cet établissement.

Ce camp ressemble en quelque sorte à une forteresse; le commandant m'en fait les honneurs et me montre en détail cette section du bagne, la seule qui correspond vraiment aux êtres dégradés qu'il renferme. Tous les condamnés portent la chaîne et sont soumis à une discipline qui n'admet ni faveur ni indulgence; le vin et le tafia ne figurent pas dans l'alimentation. Au moment de notre entrée, les différentes escouades, occupées à des travaux de voirie sous la surveillance d'un nombre suffisant de gardiens

armés, rentrent dans l'enceinte; c'est l'heure du déjeuner. Un gardien passe d'abord l'inspection des forçats, rangés en ligne, et obligés de se déshabiller à nu. Deux employés de la police canaque retournent les poches des vareuses et des pantalons, examinent le fond des chapeaux et des chaussures, pour constater qu'aucun objet suspect ou défendu par le règlement n'y est caché. A un signal donné, tous ouvrent la bouche toute grande, tirent la langue et lèvent les bras en l'air; aucune partie du corps n'échappe à l'inspection. C'est qu'on n'a pas affaire ici à la crème des honnêtes gens; les trucs inventés pour cacher des objets prohibés ou des correspondances sont inimaginables. Il n'est pas rare, me raconte un surveillant, qu'on doive recourir à un purgatif pour arracher à ces gens-là des lettres et de l'argent, dont l'inspection la plus minutieuse n'avait pu indiquer la cachette. A l'île Nou, les mêmes faits se présentent; on y a découvert des pièces d'or, même des billets de banque, introduits dans le pénitencier par la connivence de libérés et destinés à corrompre les gardiens ou faciliter une évasion. On est arrivé à constater que la nuit, dans un dortoir, on jouait aux cartes, et que les enjeux étaient relativement considérables.

Le spectacle est curieux. Ces hommes, complètement nus, ont une peau à double nuance; habitués à travailler en plein air et sous l'influence d'un soleil souvent ardent, ils ne gardent généralement que le pantalon et se débarrassent de la vareuse pendant les heures où leur pioche entame le roc. La partie supérieure du corps est entièrement bronzée et se rapproche, comme couleur, des indigènes des Salomon ou des Fidji, tandis qu'à partir de la hanche la peau a conservé sa nuance primitive. Un photographe trouverait ici de quoi composer un cliché destiné à beaucoup de succès, d'autant plus que les tatouages dont quelques dos et quelques poitrines sont ornés en compléteraient le côté artistique. Je remarque un estomac velu décoré d'un bouquet de fleurs et d'un exergue aux principes anarchistes.

Inutile d'entrer en détails sur la valeur morale des

individus dont le camp se compose; leur présence au pénitencier indique suffisamment leurs antécédents. Un seul condamné m'intéresse; je savais qu'il était interné au camp Brun, et demande qu'on me le désigne. L'homme que je vois devant moi est un ci-devant homme du monde, ayant une honorable famille, condamné en France pour faux, et échoué dans ce pénitencier à la suite de nouveaux méfaits et d'actes d'insubordination. Il est navrant de rencontrer au milieu des pires criminels de bas étage un homme ayant joui de la considération publique, de le voir en pareil costume se soumettre à l'inspection d'un policier indigène, et je ne puis me soustraire à un sentiment de commisération et de pitié.

Ce malheureux est l'ex-notaire Mary Cliquet, de Mareuil, condamné en 1883 par la cour d'assises de la Dordogne aux travaux forcés à perpétuité, peine qui a été commuée en vingt ans par le président de la République. Cet officier ministériel, époux fidèle chez lui, conseiller municipal et notaire en cravate blanche à Mareuil, — à Paris, au contraire, boulevardier, viveur, habitué des coulisses de théâtre, coureur de petites femmes, a eu son moment de célébrité en France, lorsque son procès a révélé la série de faux et de détournements qui entraînèrent sa condamnation. Un théâtre parisien a porté son nom sur ses affiches, en représentant avec succès une pièce en un acte, intitulée *le Clou*, dont il était l'auteur.

Doué d'une intelligence et d'une hardiesse peu communes, Cliquet, en arrivant au bagne, ne songea qu'aux moyens d'adoucir son existence et de préparer sa fuite. Son premier coup fut la fabrication d'une lettre adressée de Paris au directeur de l'administration pénitentiaire, soi-disant par le général Billot, et recommandant l'ancien tabellion à la générosité et à la clémence de ce fonctionnaire. La mèche fut éventée et la générosité du directeur se traduisit par une méfiance bien justifiée à l'égard de son rusé pensionnaire.

Cliquet, homme de ressources, sut se mettre en rapports avec des camarades, des libérés, et une femme habitant Nouméa. Il fabriqua, dans ses heures de loisir, un dossier

complet de documents tendant à simuler un payement fait par une maison de San Francisco, agissant pour le compte d'un banquier parisien, à une banque de Melbourne au profit de lui, Cliquet, et recouvrable par l'intermédiaire d'un fondé de pouvoirs.

J'ai obtenu plus tard à Nouméa la permission d'examiner ce volumineux dossier, digne de figurer dans un musée, ne fût-ce que pour fournir la preuve de la patience, de la ruse et du savoir-faire d'un condamné qui travaille dans le but de prendre la clef des champs. Je suis resté plus de deux heures à examiner en détail ce chef-d'œuvre de faussaire. En sa qualité d'ancien notaire, Cliquet ne pouvait oublier aucune formalité, aucun papier, aucun pouvoir, aucun timbre ou visa pour donner à tous ces actes l'empreinte d'une légalité incontestable. Les noms des notaires, des juges de paix et des autorités de France étaient purement fictifs, comme celui de la maison de San Francisco, mais les signatures de la maison de Melbourne et du maire de Nouméa étaient habilement contrefaites. Les timbres ayant servi pour les nombreuses légalisations avaient été fabriqués dans le pénitencier de l'île Nou!

Quelque réussi qu'ait été ce chef-d'œuvre, où nulle pièce ne manquait, le hasard fit découvrir le pot aux roses. Si mes souvenirs sont exacts, c'est le papier timbré — qu'on avait fait venir de France — qui éveilla le premier soupçon, ce papier n'étant pas le même, comme forme ou comme timbre, que celui dont on se sert dans les colonies. Un examen attentif appela l'attention sur le timbre humide apposé sur une procuration, et, de fil en aiguille, on découvrit la trame ourdie par le rusé coquin et ses complices, dont deux étaient morts pendant la durée de la longue instruction. Si le stratagème avait réussi, Cliquet et ses affiliés auraient touché, par l'intermédiaire d'un compère, une somme de 31 000 francs, et avec cet argent ils espéraient tenter une évasion en Australie, combinée de main de maître.

Cette affaire Monin, Trompette et Cliquet a été une cause célèbre dans les annales judiciaires de la Nouvelle-Calédonie, et le jour où le procès se déroulait devant le tribunal

de Nouméa, l'enceinte ne pouvait contenir le nombre des curieux accourus pour assister à ces amusants débats. La mort des deux complices fut mise à profit par les inculpés, si bien que Trompette fut renvoyé des fins de la plainte, et que Monin et Cliquet furent acquittés sur les chefs d'accusation relatifs à la fabrication des pièces incriminées. Quant à l'usage des faux, il fut suffisamment établi pour ces derniers, qui s'en tirèrent avec un supplément de cinq années de travaux forcés, et la relégation à l'expiration de leur peine.

Ce procès fournirait les éléments d'une comédie à sensation; les détails d'audience communiqués par les journaux de la localité se trouvent empreints du plus haut comique. Cliquet, ne résistant pas au besoin de parler après la plaidoirie de son avocat, déclarait qu'il ne pouvait se dispenser de s'excuser du rôle qu'il avait fait jouer dans l'affaire au cadavre de Lemonnier, décédé pendant l'instruction. « Il m'a répugné, disait-il, de jeter ses cendres au vent d'une malsaine publicité. »

Un ancien prêtre, Joseph Auriol, condamné à perpétuité et cité comme témoin, répond au président, lorsque celui-ci lui demande quelle réputation Cliquet possède au bagne :

« Je l'ai connu bon condamné et bon camarade, je sympathisais avec lui parce que je l'ai toujours entendu exprimer des *sentiments honnêtes.* »

Rien qu'en s'arrêtant à cette seule affaire, et en parcourant ce volumineux dossier, on reste stupéfait de la liberté dont jouissent les condamnés, et de la surveillance dérisoire dont ils sont l'objet. Pour confectionner un seul timbre avec les matériaux dont Cliquet a pu disposer — même en admettant la connivence de plusieurs auxiliaires, — il lui a fallu une liberté d'action et un temps considérables, et le total des cachets s'élevait au moins à une vingtaine!

En quittant cette escouade de gens à mines patibulaires, j'entends le surveillant s'adresser à Cliquet pour lui demander quelque chose. La réponse est correcte et nette, c'est la parole et la voix du parfait homme du monde que

l'entraînement a fait tomber, et qui, de méfait en méfait, s'est vu rouler dans cet abîme de la dégradation humaine.

C'est égal, dans ses moments de réflexion il doit regretter son étude, sa plume et ses bons petits dîners dans les cabinets des restaurants en vogue.

Le surveille-t-on plus spécialement maintenant? Il est incontestable qu'un homme de son rang, rusé jusque dans la moelle des os, exerce un prestige considérable sur tous ses codétenus, et que ceux-ci l'écoutent et le regardent comme leur supérieur.

Il existe au camp Brun une douzaine de cellules occupées par les criminels les plus endurcis, réfractaires à tout amendement ou esprit de discipline. Le directeur me fait successivement ouvrir chaque porte; aucune cellule n'est inoccupée. Le premier individu qui se présente à ma vue est un gredin trois fois condamné à mort pendant son séjour au bagne, et *trois fois gracié* par M. Grévy; il raconte son odyssée en ricanant. C'est tout bonnement horrible; la bête féroce a entièrement remplacé ce qui restait de l'homme dans ce spécimen du dernier degré de l'avilissement.

Deux condamnés ont des blessures profondes aux pieds; ils se les sont faites eux-mêmes avec leurs pioches pour être dispensés de travailler. Un autre a une blessure à l'intérieur de la main, faite volontairement; pour en empêcher la guérison et la faire suppurer, il s'est appliqué une pâte composée d'argile et de gravier, qu'il dissimule adroitement au moment où le gardien fait grincer sa clef dans la serrure. Trois hommes, jeunes encore, attachés au plancher par des chaînes en fer, sont incorrigibles et refusent tout travail. L'un d'eux, pour s'y soustraire, a tenté de se crever les yeux. L'imagination tout d'abord se refuse à admettre de pareils faits, mais quand on a passé quelques instants au milieu de ces fauves, on est bien forcé de se rendre à l'évidence.

Voici Droulet, Amat et Granet, véritables terreurs du bagne, dont la clémence gouvernementale a commué les peines de mort prononcées plus d'une fois contre eux. L'un d'eux, en entendant son arrêt, s'empare vivement de

son soulier, et le lance à la tête du président. La peine capitale n'effraye pas ces gens-là; ils sont au courant de la sentimentalité maladive qui se manifestera à leur égard. Admettons que, dans un moment de folie, un soldat dont le passé aurait été honorable s'oublie jusqu'à lancer sa chaussure à la tête de son général : le malheureux aurait beaucoup de peine à échapper au châtiment auquel on le condamnerait séance tenante.

On éprouve un frisson devant le cynisme de langage avec lequel ces gens répondent aux questions qu'on leur adresse; j'ai besoin de me retremper à l'air libre et de m'arracher à ce spectacle écœurant. Nous remontons à cheval et trouvons dans la forêt une auberge tenue par un Australien; le déjeuner qu'on nous sert laisse à désirer, mais au beau milieu de la brousse on n'a pas le droit d'être difficile.

Dans l'après-midi nous arrivons à Bouloupari; le lieutenant de gendarmerie retournera à la Foa demain et un gendarme ramènera mon cheval. Moi-même je prendrai la diligence pour rentrer à Nouméa, mais comme cette voiture ne part que tous les deux jours, et que le lendemain se trouve être le jour intermédiaire, j'aurai vingt-quatre heures de plus à m'arrêter dans le village. Il n'y a pas d'excursion bien intéressante à faire dans les environs; c'est une journée de repos forcé, employée à rédiger mes notes de voyage et à préparer mon courrier pour l'Europe.

CHAPITRE XV

Retour à Nouméa. — Encore quelques condamnés. — L'*Opal*. — Départ pour les Nouvelles-Hébrides. — Le *Tanaïs*. — L'île Sandwich. — Les colons français. — Missionnaires et sauvages. — La vie d'un pirate. — L'île de Mallicolo. — L'île de Spiritu Santo. — Le canal du Segond. — Population hostile. — Flèches empoisonnées. — Un enterrement hideux. — Naufrage du steamer *Fijian*. — Les cannibales de Tanna. — Sauvetage des naufragés.

Il faut à peu près douze heures pour se rendre de Bouloupari à Nouméa. La route n'offre rien de bien particulier et la diligence n'est pas trop mauvaise ; çà et là j'aperçois des cultures, mais sur bien des points la végétation tropicale attend encore la pioche du colon. Païta, qui se trouve à peu près à mi-route, est un centre de quelque importance ; plus loin on traverse les plaines de la Dombéa, où quelques propriétaires européens se livrent à des cultures sérieuses. Nous passons par le pont des Français et arrivons à temps à Nouméa pour le dîner.

Le séjour au palais du Gouvernement me procure différentes distractions et me met en rapport avec les principaux habitants de la capitale. Je conserverai toujours le meilleur souvenir de l'hospitalité de M. et Mme Pardon; sans leur aimable invitation je n'aurais certes fait qu'une halte de peu de jours dans la ville de Nouméa, où les ressources pour le touriste sont des plus limitées. Dans un bal offert par le chef de la colonie, je vois tout le beau monde réuni dans les salons de la résidence ; peu de temps



La Dombéa.

photo Higham reproduit S. Mariotti

après, à l'occasion du 5 mai, anniversaire de la Révolution française, j'y assiste à une réception, égayée par l'illumination des jardins et des principaux monuments de la métropole.

Les jardins du Gouvernement sont assez vastes; d'une butte située au fond on découvre un panorama ravissant sur la ville et la baie. C'est ma promenade favorite du matin, et en descendant je m'arrête souvent devant l'escouade de condamnés qui travaillent dans le potager sous la surveillance d'un gardien. Ces gens-là sont des privilégiés, qui, par leur bonne conduite, ont mérité cette place de faveur. J'arrive à me faire raconter les faits qui ont motivé leur voyage aux antipodes, et le gouverneur, qui connaît ma curiosité, me demande souvent, à déjeuner : « En avez-vous encore *interviewé* quelques-uns? »

Il y en a dans le nombre qui ne sont pas intéressants; l'un a tué (en cas de légitime défense, cela va sans dire), l'autre a volé, entraîné par des camarades; un troisième, anarchiste, a coopéré à une explosion par la dynamite, le patron n'accordant pas des salaires suffisants. Un clerc de notaire s'est trompé dans ses calculs; les clercs de la corporation notariale se trouvent tout autant représentés en Calédonie que les patrons eux-mêmes! Deux bons travailleurs m'intéressent spécialement : un Italien qui, dans un moment de folie furieuse, a tué un de ses compatriotes, et un campagnard bourguignon qui a mis le feu à la maison d'un père obstiné qui lui refusait la main de sa fille. Ce dernier, après douze ans de séjour au bagne, va être libéré dans un mois; je lui fais cadeau d'un habillement complet qui a fait son service, et, pour monter entièrement sa garde-robe, j'y ajoute un chapeau et des bottines. Seulement, par mesure de précaution, et pour qu'un camarade ayant des projets d'évasion ne s'en empare pas dans l'intervalle précédant la libération de mon protégé, je remets le paquet à une tierce personne. Le destinataire l'aura réclamé le jour de sa délivrance; j'espère que, revêtu de mon costume, il n'aura pas mis le feu depuis à une autre habitation.

L'Italien est un assez bon garçon, si j'ose m'exprimer

ainsi. Il paye bien cher un moment d'égarement, provoqué par un sang bouillant, et ne demande qu'à gagner honnêtement sa vie le jour où la liberté lui sera rendue. Il n'a plus que deux ans à faire, et sa conduite a été exempte de tout reproche depuis son arrivée dans la colonie. On s'est intéressé à son sort; on tâche de lui faire obtenir sa grâce, et je me permets de parler en sa faveur à M. le gouverneur.

Ah ! comme je comprends la clémence devant un repentir sincère, mais aussi comme je me sens révolté par toutes les horreurs qui ont frappé mes oreilles dans les différents pénitenciers, et par les indulgences qu'une phraséologie humanitaire et une sensibilité exagérée accordent aux pires scélérats, rompus à toutes les hypocrisies, descendus au dernier échelon de la dégradation et du vice.

Qu'on édicte les lois les plus sévères envers les individus en lutte permanente contre la société, qu'on soit armé à tous les points de vue contre ceux qui constituent un danger permanent pour leurs semblables, mais que l'on confie l'exécution des arrêts à des hommes de cœur, sachant discerner l'égarement d'une heure, le mauvais exemple et les passions, d'un abaissement général du sens moral, d'une turpitude et d'une dépravation qui ne peuvent être combattues que par une main de fer et par des règlements inexorables.

Il faut avoir séjourné un certain temps dans une colonie pénitentiaire et s'être donné la peine d'étudier les êtres que la société a rejetés de son sein, pour savoir se former un jugement sur cet esprit de charité qui s'est manifesté au profit de gens se moquant ouvertement des législateurs comme des lois, de la sensiblerie qui les couvre, comme des peines dérisoires qui les frappent.

Un dernier mot sur cette administration et ses administrés. Un jour j'ai eu l'occasion de parcourir une centaine de dossiers, pris au hasard dans une pile d'un mètre de haut, et d'examiner la feuille matriculaire de chaque individu. Ces feuilles contiennent la nature du crime ayant entraîné la condamnation aux travaux forcés, les condamnations antérieurement encourues en France, et les peines

appliquées pendant le séjour au bagne. Ces dernières remplissaient souvent deux ou trois pages et contenaient des monstruosités. J'étais réellement stupéfait, autant de la perversité de ces hommes, que de ce qui se passe dans un centre où la discipline devrait surpasser la rigueur des prisons.

Voilà des gens qui jouent du couteau, qui volent, qui sont condamnés pour ivresse... dans l'intérieur des pénitenciers mêmes, qui s'échappent à plusieurs reprises — évidemment parce que la surveillance est à peu près nulle; en voilà d'autres qui, par l'accumulation des condamnations, ont encore cent et deux cents ans de travaux forcés à faire! Si le coupable en rit, il m'est bien permis d'en rire à mon tour.

Et que dire d'un forçat condamné à perpétuité à qui on inflige un supplément de cinq ans pour un nouveau délit? Ne se croirait-on pas au Palais-Royal?

Un fonctionnaire attendri me répondit un jour : « Que voulez-vous, ils font ce qu'ils peuvent, ils sont en lutte contre la société, ces malheureux... ». Pourquoi ne pas dire ces braves gens?

M. Moncelon dit dans son ouvrage, déjà cité : « On a fait de la colonie un bourbier, où le malfaiteur se rit de ses juges et de la société ». Cette appréciation est parfaitement vraie et dépeint la situation faite à des milliers d'individus que la peine de la réclusion effrayerait, mais pour lesquels le voyage de « la Nouvelle » est un panier à surprises.

Le navire de guerre anglais *Opal* est arrivé dans le port, et son commandant, le capitaine Bosanquet, invite M. le gouverneur et sa famille à une réception qui aura lieu à bord en son honneur. L'amiral Fairfax m'a recommandé auprès de cet aimable commandant, qui doit partir prochainement aux Nouvelles-Hébrides et aux îles Salomon, et m'offre une place comme passager à bord de sa corvette. Cette invitation me tente beaucoup, mais comme le voyage peut durer quatre mois, je suis obligé de remercier le capitaine Bosanquet et de renoncer à une excursion

bien intéressante certainement, mais qui m'aurait trop retardé dans l'itinéraire que je m'étais tracé.

Au surplus une autre occasion se présente pour visiter l'archipel des Nouvelles-Hébrides et celle-là ne me prendra qu'une dizaine de jours. Le vapeur *Tanaïs*, bateau stationnaire entre Sydney et Nouméa, a été engagé par M. le gouverneur pour un voyage aux îles principales de ce groupe, et la compagnie des Messageries Maritimes a pu se rendre au désir exprimé par le chef de la colonie, de faire visiter l'archipel par le premier steamer français qui ait jeté l'ancre dans ses eaux. La compagnie néo-hébridaise, établie à Nouméa, profitera de ce départ pour faire parvenir aux colons français habitant certains points des côtes les marchandises dont ils ont besoin, et le directeur de cette société, M. Dubuisson, veut se rendre compte par lui-même des progrès de la colonisation dans ces pays.

Quelques habitants de Nouméa, M. le maire en tête, ne veulent pas laisser échapper l'occasion unique que l'initiative du gouvernement a provoquée. M. Dubuisson emmène sa femme et sa fille : ce sera une excursion en famille sur le territoire des cannibales.

Le groupe des Nouvelles-Hébrides, situé entre le 14e et le 19e degré de latitude sud, se compose d'une douzaine d'îles ; les unes sont de formation madréporique, les autres sont le produit d'éruptions de volcans sous-marins. Pendant deux ans, de 1885 à 1887, l'archipel a donné lieu à des négociations quelque peu multiples entre la France et l'Angleterre, cet échange de notes diplomatiques se terminant par une déclaration de neutralité, signée par les deux puissances le 16 novembre 1887. Aucun des deux pays n'aurait le droit d'annexer les îles, et la France s'engageait envers l'Angleterre à ne pas y transporter ses condamnés ou ses récidivistes.

Afin de maintenir l'ordre, de protéger les personnes et les biens des citoyens français et des sujets britanniques établis dans l'archipel, il fut convenu qu'à tour de rôle un des navires de guerre français et anglais de la station du Pacifique ferait mensuellement le voyage pour y montrer

le pavillon. Cette précaution s'imposait par les scènes de massacres dont ces îles avaient été à plusieurs reprises le théâtre, les Néo-Hébridais appartenant à une des races les plus sauvages et les plus réfractaires à la civilisation. La présence d'un navire de guerre sur rade, le coup de canon tiré au moment où le bâtiment jette l'ancre, et dont la vibration se répercute sur une étendue de plusieurs lieues, ont souvent une logique plus serrée et une influence plus bienfaisante que la bible du missionnaire.

Le départ est fixé à huit heures du matin. M. le gouverneur, désirant donner un caractère plus ou moins officiel à cette première expédition effectuée par un bâtiment autre qu'un navire de guerre, vient assister à la sortie du port et nous souhaite un bon voyage. La matinée est belle, et la mer nous promet une traversée peu mouvementée, ce qui rassure les dames qui nous font l'honneur de nous accompagner. Vers le déclin du jour nous passons entre Maré et Lifou (îles Loyalty), le lendemain matin nous apercevons l'île d'Erromango, et dans l'après-midi nous mouillons devant Port-Vila, dans l'île Sandwich, une des plus hospitalières et des plus civilisées de l'archipel. Une végétation luxuriante s'offre à nos regards enchantés et nous avons hâte de descendre à terre. Je trouve une ressemblance frappante entre la nature qui encadre cette baie et l'entrée de Port-au-Prince dans la république de Haïti.

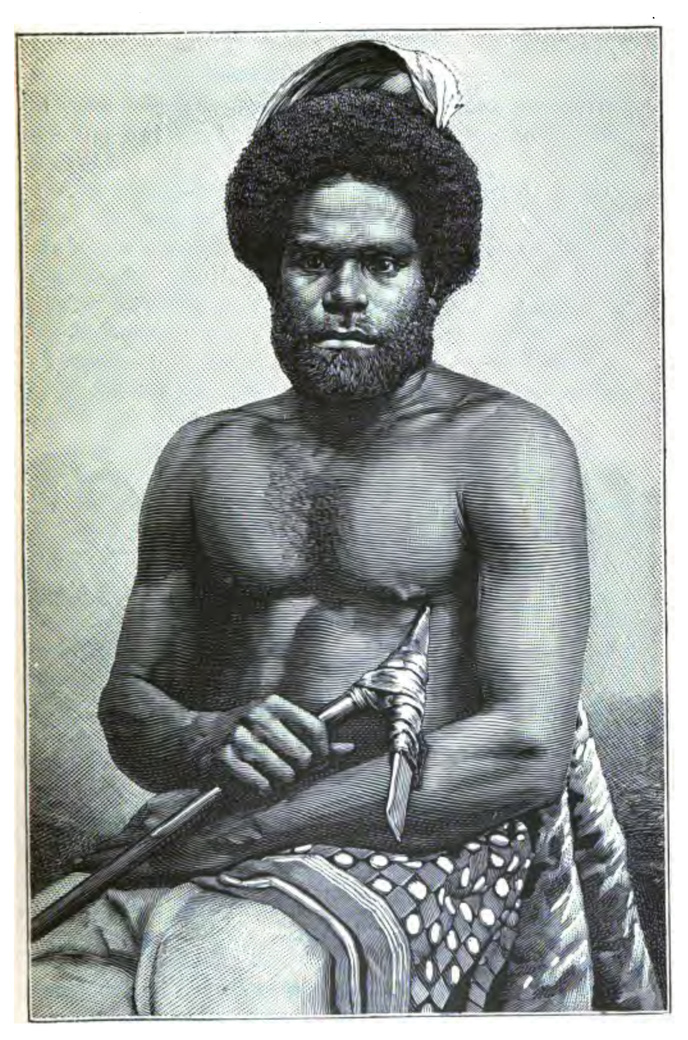
C'est à Port-Vila, auquel on vient de donner le nom de Franceville, qu'on trouve le plus de colons européens, mais leur nombre est encore très restreint; la compagnie que dirige M. Dubuisson y travaille avec quelque succès, mais, malgré tout le zèle déployé par les pionniers, les résultats n'accusent pas encore des chiffres suffisamment rémunérateurs. La récolte du café sur la première plantation que nous visitons n'a pu s'élever les années précédentes qu'à dix ou douze tonnes, mais elle sera de dix-sept à vingt cette année-ci, et les cinq mille six cents plants qu'on vient de mettre en terre pourront donner un premier produit au bout de trois ans.

Ce qui manque absolument aux Nouvelles-Hébrides,

c'est la main-d'œuvre, et sans l'introduction de l'élément étranger on n'obtiendra jamais de résultats sérieux. Le Néo-Hébridais, comme tous les naturels de race canaque ou mélanésienne, est paresseux et ne travaille qu'autant qu'il se trouve dépaysé. Les Calédoniens ont le même défaut ; après une semaine ou deux de travail, ils trouvent tous les prétextes possibles pour s'adonner au *dolce farniente*, qui est l'idéal de tant d'habitants de notre globe terrestre. L'igname et le taro, que le sol leur produit en abondance à côté du bananier et du cocotier, suffisent à leurs besoins, et les maris ne voient pas se dresser devant leurs regards terrifiés les notes de modistes ou de couturières que la civilisation a introduites dans nos ménages d'Europe. Les frais de toilette de ces dames se réduisent à zéro : quelques centimètres d'un produit végétal quelconque suffisent, et c'est encore la nature seule qui en fait les frais.

En visitant les Fidji nous avons trouvé l'Hindou travaillant dans la fabrique de sucre et sur les vastes champs de canne. A côté de l'Indien il existe une autre race pouvant fournir au colon établi dans le Pacifique l'élément indispensable pour la réussite de ses cultures : c'est le Chinois, travailleur infatigable, dur à la peine, résistant à tous les climats, économe à l'excès, disponible en quantités suffisantes pour peupler des centaines d'îles : pourquoi ne pas s'adresser à cet élément qu'on retrouve dans toute la Malaisie, dans l'Amérique du Sud, aux îles Sandwich, à Cuba, et dont tant de planteurs ont pu apprécier les qualités ?

Sans vouloir me poser en panégyriste acharné de l'habitant du Céleste Empire, je tiens à constater qu'à défaut de l'Hindou dont dispose l'Anglais, et en présence du manque de main-d'œuvre dans le pays même, la Chine peut fournir aux colons des Nouvelles-Hébrides les travailleurs nécessaires pour leurs plantations. Je ne serais nullement étonné non plus de les voir débarquer à un moment donné en Calédonie, où la main-d'œuvre fait défaut dans l'exploitation des mines, et où, pour obvier à cet inconvénient, on a



Indigène des îles Loyalty.

encore été assez heureux, comme nous l'avons vu, de se procurer l'élément pénal. Mais qu'on y embauche le Chinois! un seul « Celestial » fera plus de besogne que trois forçats.

Nous rendons visite à M. Chevillard, auquel M. Sauvan, maire de Nouméa, a été chargé par M. le gouverneur Pardon de remettre un cachet et des instructions pour la municipalité de Franceville, ainsi qu'une belle photographie encadrée de M. le président de la République, au bas de laquelle on lit : Carnot, 3 décembre 1887. On boit à la santé de M. Carnot, du gouverneur, de M. Chevillard, de M. Sauvan ; les toasts se succèdent et ne se ressemblent pas!

Un pilou-pilou est organisé pour le soir; notre organe olfactif est désagréablement chatouillé par l'odeur caractéristique de ces indigènes, odeur qui rappelle vaguement la soupe à l'oignon. C'est, comme à Canala, une danse macabre, accompagnée de cris et de hurlements, qui commence le soir et ne finira que le lendemain. Nous désirons payer notre quote-part de la fête, et allumons soudain des fusées et des feux de Bengale, que nous avons apportés du bord. L'effet est magique; plusieurs indigènes s'enfuient à toutes jambes à la vue de cet embrasement fantastique et tout nouveau pour eux. Notre succès dépasse celui des fontaines lumineuses du Champ de Mars.

Le lendemain matin, une baleinière nous dépose sur la rive opposée de la baie. Il y a là un village indigène, et, dans l'espoir de me procurer quelques armes, j'ai eu soin d'emporter du tabac et des pipes. Les Nouvelles-Hébrides sont une des rares terres de notre bas monde « où l'or n'est qu'une chimère ». L'argent y est à peu près inconnu; le commerce avec les naturels ne se fait qu'en objets de consommation ou d'échange. J'avais donc fait ample provision à Nouméa de tabac en bâtons, de pipes, d'allumettes et de poudre pour le cas où ma passion de collectionneur trouverait à se satisfaire.

En mettant pied à terre j'avise tout de suite quelques hommes accroupis devant leurs huttes. L'un est armé

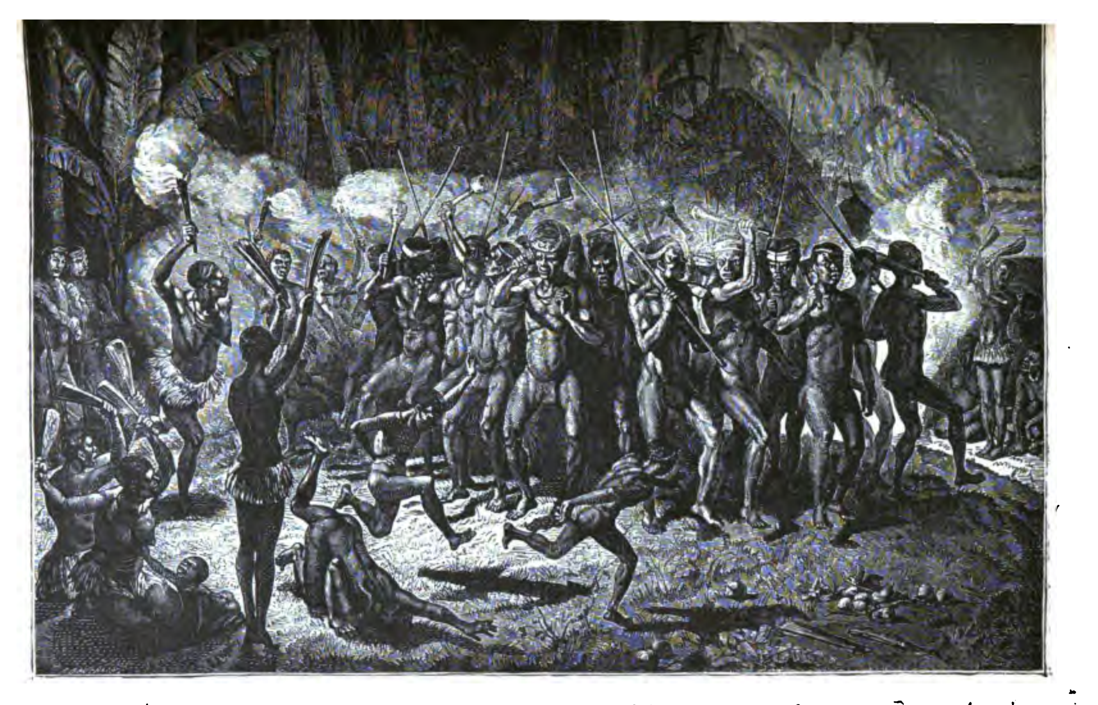
d'un casse-tête qui ferait mon bonheur et je lui propo un marché, mais un hochement de tête, accompagné d seuls mots : *Not on Sunday!* « Pas le dimanche » est seule réponse que j'obtiens! En effet, c'est dimanche, et missionnaire anglais qui habite près du village vient terminer son sermon. Nous sommes décidément en pa clérical ici, et le respect du dimanche, si cher à nos voisi d'outre-Manche, a pénétré jusque dans la brousse des an podes.

Un de mes compagnons de voyage s'est chargé de appareil photographique; il fait signe à un solide gars d' procher et de lui porter ses instruments. Il n'est pas heureux que moi, le sauvage lui répond flegmatiqueme *Not on Sunday!*

Tous les naturels que nous voyons ont la figure allon grave et austère. C'est de bon ton, à ce qu'il paraît, ces gens-là; nous avons déjà remarqué le même phéno à Suva et dans plusieurs îles de l'océan Pacifique. principes de religion que les missionnaires leur ensei produisent un effet étrange, et font naître un fana ridicule. Dans la case d'un chef j'aperçois un autre qui me tente, mais j'ai beau épuiser toutes les resso de mon éloquence, en me servant du mélange de fra et d'anglais qu'on appelle biche de mer (par corru bich-la-mar), mon interlocuteur, chrétien convaincu, bon et je retourne à bord complètement bredouille.

Nous quittons Port-Vila, longeons les côtes de l'île au bout de quelques heures, nous arrivons à Port-Hava où se trouvent deux factoreries, l'une française et l'a anglaise. C'est à la visite du navire de guerre an *Havannah*, en septembre 1849, sous le commande de l'amiral Erskine, que cet emplacement doit son n Le colon français que nous allons voir exporte du co et du bois de santal; ce n'est pas la bonne volonté et l'i telligence qui lui manquent pour décupler le chiffre de s affaires, mais lui aussi se heurte contre les obstacles que j'ai cités.

Un type curieux auquel nous rendons visite est l'ermite



Un pilou-pilou aux Nouvelles-Hébrides.

Reproduction d'un dessin de Garnier dans le Tour du Monde

qui demeure quelques minutes plus loin et qui considère les Nouvelles-Hébrides comme sa patrie d'adoption. C'est l'Écossais Mac Leod, habitant cet archipel depuis une vingtaine d'années, et millionnaire d'après les on-dit. L'histoire de cet exilé volontaire est un véritable roman. Négociant et pirate à ses heures, rappelant le corsaire du moyen âge, ayant su attirer à bord des voiliers avec lesquels il naviguait dans l'archipel, un nombre considérable d'insulaires, qu'il vendait plus tard de 200 à 700 francs dans les îles voisines ou en Australie, trafiquant à bord de ses bâtiments toutes les fois que les populations lui paraissaient trop hostiles, ce flibustier moderne n'a dû qu'au plus grand des hasards d'avoir pu échapper à toutes les attaques dont il a été l'objet. Son corps n'est qu'une mosaïque de cicatrices, provenant de coups de lance, de zagaie et de fusil; sa tête a été mise à prix plus d'une fois par les tribus courroucées. Malgré toutes ses aventures de héros de mélodrame, et le manque de bien-être auquel sa destinée romanesque le condamne, il semble bien décidé à passer le reste de ses jours dans cette île quasi déserte, plutôt que d'aller goûter dans un monde civilisé, mais où il ne se sentirait plus chez lui, des douceurs que pourrait lui procurer une fortune amassée au prix de tant de dangers.

Son magasin ressemble à toutes les factoreries des Antilles et de l'Inde. Les articles les plus disparates s'y coudoient, et si la qualité laisse à désirer, la variété des objets pouvant servir d'articles d'échange, victuailles en conserve, liqueurs, boissons, cotonnades, verroterie, effets d'habillement, nous rappelle, quoique dans des proportions plus modestes, les grands magasins d'approvisionnement de nos jours, dont les omnibus jaunes ou rouges menacent parfois de nous écraser.

Les procédés de cet exilé envers les insulaires justifient en quelque sorte les représailles exercées par ceux-ci contre des Européens inoffensifs. Le recrutement des travailleurs (commerce de la traite déguisé), opéré en majeure partie par les voiliers, qui allaient déposer leur cargaison de chair

humaine en Australie et dans les établissements coloniaux du Pacifique, loin d'adoucir les mœurs de ces peuples barbares, a fortifié leurs instincts perfides et féroces. Dans le cours des dernières années, plusieurs villages ont été assaillis par ces trafiquants pour en capturer les défenseurs et les vendre à des planteurs sur les îles voisines. Ce ne sont souvent pas les noirs, mais les blancs qui ont commis le plus de cruautés. Il n'y a donc rien d'étonnant qu'un peuple qui ne voit dans l'anthropophagie qu'un droit de conquête et de défense voie fréquemment dans l'Européen un ennemi, débarqué pour l'attaquer, et que, dans cet ordre d'idées, il l'ait tué et mangé!

Non loin du magasin de notre Écossais se trouvent les vestiges de l'occupation militaire française, rendue nécessaire pendant un certain temps par les meurtres commis par les indigènes sur des Européens.

Nous passons la nuit au mouillage, et levons l'ancre à la pointe du jour. Nous passons à bâbord devant les îles de Déception et de Protection; puis continuons entre l'île des Trois-Monts (Three Hills) et quelques autres de moindre importance; plus tard nous longeons la côte d'Api, et distinguons le volcan de Lopevi, haut de 1 500 mètres. L'île d'Ambrym, dont le volcan lance dans un ciel d'azur sa fumée noirâtre, se dresse devant nous; c'est un cône de scories recouvert d'une splendide verdure. Derrière Ambrym se trouve l'île Pentecost, que le commandant du navire de guerre français *Fabert*, avec son collègue de la corvette anglaise *Opal*, ont bombardée en 1888 pour châtier les indigènes des massacres qu'ils avaient commis un mois auparavant.

Notre *Tanaïs* a mis le cap sur l'île de Mallicolo; nous arrivons à Port-Sandwich à 1 h. 30, et serrons la main d'un nouveau colon hospitalier, établi dans ce lieu désert comme agent de la compagnie de M. Dubuisson. Ces messieurs ont à causer d'affaires; nous ne perdons pas notre temps et partons en exploration, après avoir reçu l'assurance qu'il n'y a aucun danger à courir parmi les noirs que nous désirons visiter. D'après le *Petit Journal* du 3 fé-

vrier 1890, il aurait fallu peut-être s'en méfier un peu. Le courrier d'Australie venait d'apporter la nouvelle d'un récent acte de cannibalisme sur les côtes de cette même île. Deux mois après, un voilier fit naufrage sur la côte de Mallicolo. Trente hommes de l'équipage qui étaient parvenus à gagner la terre furent massacrés par les sauvages (*Petit Journal* du 6 avril 1890). Enfin, une dépêche de Melbourne du 23 août dernier annonce le massacre de l'équipage d'un navire allemand échoué sur les récifs de l'île Ambrym.

Un enfant indigène nous sert de guide à travers une brousse épaisse et nous éprouvons quelque difficulté à nous frayer un passage au milieu des lianes et des branches d'arbres recouvrant un étroit sentier sous bois qui doit nous mener au village but de notre promenade. Une femme hideuse, qui s'est barbouillée la figure — suffisamment noire déjà, ce me semble — d'une couche de charbon de bois, plus foncée encore que le teint de son épiderme, sort d'une cabane et nous tend la main. Était-ce la sultane favorite du chef absent? Je ne saurais le dire, mais cette vieille édentée, les yeux bridés par les rides, les seins tombant comme des vessies dégonflées, est horrible à voir. Quelques hommes complètement nus, et maquillés de la même façon, nous montrent en riant une rangée de dents blanches comme la neige et sont accessibles aux propositions d'échange que je leur fais.

Moyennant un paquet de tabac et quelques boîtes d'allumettes, je deviens l'heureux possesseur de plusieurs flèches empoisonnées et d'une belle zagaie. Je pousse la galanterie jusqu'à offrir un cigare à la Vénus, qui me tient un discours dont je ne saisis pas un mot, et exhale une odeur inconnue dans les magasins de Pinaud ou de Rimmel.

A un kilomètre plus loin, nous visitons un autre village composé de plusieurs huttes, dénotant la plus profonde misère; mais nous n'aurons pas l'avantage de faire connaissance avec ses habitants. Notre jeune cicérone nous explique, par quelques mots que j'arrive à saisir, que ces messieurs et ces dames travaillent dans la forêt. Ce qu'ils travaillent, ce serait plus difficile à comprendre; je suppose qu'ils

ramassent tout simplement les ignames qui constituent leur repas quotidien.

En règle générale, partout où l'on débarque aux Nouvelles-Hébrides, on ne voit qu'un nombre excessivement limité d'indigènes. Ils ont entendu un coup de canon, ils se cachent. Mais gare au malheureux navire qui vient se briser sur leurs côtes, ou qui échoue sur un récif de corail! A l'instant même, 500 sauvages accourront; le lendemain il y en aura 1000. J'en apprendrai des détails émouvants, quand, après avoir quitté l'archipel, je ferai le voyage de Nouméa à Sydney avec les naufragés d'un steamer australien perdu sur la côte de l'île de Tanna.

La baie de Port-Sandwich est ravissante; deux cotres et une goélette sont en rade. Cette dernière hisse le pavillon français. Un Anglais décimé par la fièvre habite tout seul de l'autre côté de la baie; son frère a été massacré par les indigènes d'une île voisine au commencement de l'année.

L'agent de M. Dubuisson nous fait, dans la soirée, les honneurs d'un autre pilou-pilou; il y a un motif sérieux du reste pour cette fête. Il vient de pousser une première dent au jeune fils d'un grand chef. Je commence à me rassasier de ces réjouissances : toujours même vacarme, même danse macabre, à laquelle nous répondons par le même feu de Bengale, qui produit le même effet terrifiant. Ce qui m'impressionne bien plus, c'est le reflet de la lune presque pleine, illuminant de ses tons argentés les eaux limpides et les rivages boisés de la baie.

Je me couche de bonne heure, et le lendemain, quand, à la première lueur de l'aube, nous nous mettons en route, je jouis d'un spectacle non moins saisissant sur la passerelle de notre bateau. Le soleil se lève majestueusement et son disque de feu émergeant à travers les colonnes de fumée qui sortent du volcan d'Ambrym produit un effet des plus grandioses. On aurait pu croire ce volcan en pleine irruption.

Nous filons avec une vitesse de douze nœuds dans la direction du nord, et bientôt les côtes de l'île du Saint-Esprit se dessinent à l'horizon. Cette terre, découverte en 1606

par le navigateur portugais Quiros, qui lui donna le nom de Spiritu Santo, est la plus septentrionale et en même temps la plus grande du groupe. Jusqu'à la fin du siècle dernier on n'entend plus parler de l'archipel. Les hasards de la navigation ramenèrent Bougainville dans ces parages; il découvre quelques autres îles au sud de Spiritu Santo et donne son nom au détroit qui sépare cette terre de l'île de Mallicolo. Quelques années plus tard, Cook vint déterminer la position exacte de toutes ces îles, et leur donna le nom de Nouvelles-Hébrides, en souvenir de l'archipel écossais. La Pérouse a dû les visiter dans le cours de son dernier voyage, mais on n'en a rien su, le naufrage de son navire sur les récifs de Vanikoro s'étant produit très peu de temps après.

Nous jetons l'ancre dans le canal du Segond, qui doit son nom à la visite, remontant à une douzaine d'années, du premier navire de guerre français avec l'amiral du Petit-Thouars. La baie où nous sommes mouillés est immense, mais rien aux alentours n'indique la présence d'habitants. C'est à une heure et demie du rivage qu'habite tout seul, au milieu d'une population réputée comme fort hostile, un intrépide colon, M. Bernier, qui, depuis six mois, y a commencé la plantation du café et consacre toute son intelligence à la réussite de son entreprise.

Des bruits inquiétants ont couru sur son compte à Nouméa; on sait que sa tête a été mise à prix. Le trouverons-nous vivant?

Depuis assez longtemps déjà deux coups de canon ont été tirés successivement; aucune pirogue n'apparaît. Le commandant fait armer une baleinière et nous nous disposons à descendre à terre en nombre suffisant.

Au moment où nous cherchons la passe — car il y a une barre difficile à franchir, — nous voyons déboucher de la rivière le vaillant pionnier. Il a parfaitement entendu le canon et s'est empressé d'accourir à force d'avirons. Une douzaine de Canaques font glisser son embarcation comme une flèche sur ces eaux diaphanes.

En entrant dans la rivière, nous sommes frappés de la

beauté de la nature qui nous environne. Les berges disparaissent sous une végétation touffue, dont les tons chauds et chatoyants se reflètent sur l'azur des eaux et produisent les effets les plus admirables. Un mélange de palétuviers, de lianes et de fougères arborescentes, de fleurs aux plus vives couleurs, de cèdres et de pins colonnaires forme un mirage féerique dont le charme est rehaussé par le silence qui nous entoure. A peine si quelque oiseau isolé fait entendre son cri strident. La rivière renferme nombre de crocodiles, nous dit-on, et l'île de Spiritu Santo est la seule de l'archipel où l'on trouve des serpents de différentes dimensions et espèces.

La chaleur est assez forte et ce sol saturé d'humidité donne naissance à une végétation d'un caractère franchement tropical. Mais les rayons du soleil ne nous effrayent pas; toute notre attention se porte sur le spectacle de cette nature vierge, si joyeuse dans son exubérance de vie et offrant des tableaux continuellement variés à chaque courbe de la rivière.

Nous voici arrivés à l'habitation de M. Bernier, modeste comme construction, mais suffisamment confortable. Le terrain est déjà défriché en partie, et la plantation du café y est poussée avec toute l'ardeur qu'on peut y mettre. Là, plus que partout ailleurs, le manque de main-d'œuvre se fait sentir, et, quelles que soient l'activité et l'intelligence de notre hôte, je ne crois pas qu'il réussira jamais à obtenir un résultat rémunérateur sans l'introduction de l'élément que seule la Chine pourra lui fournir.

Nous faisons une longue promenade dans l'intérieur de son domaine, quoique les excursions dans la brousse ne soient pas bien faciles. Il faut enjamber des troncs d'arbres abattus, se frayer un passage à travers un enchevêtrement de plantes tropicales, et se méfier ici du serpent. A part les Canaques travaillant dans la proximité immédiate de l'habitation, nous ne voyons aucune trace d'indigènes, et c'est avec beaucoup de peine que je décide plus tard un employé de M. Bernier à me vendre des flèches et un casse-tête.

Les flèches des Néo-Hébridais sont le plus souvent empoisonnées. Tandis que les naturels de l'Afrique composent le poison dans lequel ils les trempent, d'une mixture de fourmis écrasées, bouillies dans l'huile de palme, à laquelle souvent ils mêlent d'autres insectes venimeux, les Néo-Hébridais, d'après les renseignements que j'ai pu recueillir, tirent leur poison de différents mollusques qu'ils font entrer en décomposition. Une masse gluante et noirâtre devient le produit de cette fermentation, et cette substance, dans laquelle la flèche est trempée à plusieurs reprises, produit le tétanos et la décomposition du sang.

On ne nous raconte pas beaucoup de bien des habitants de Spiritu Santo, et le commandant du *Fabert*, qui y a transporté M. Bernier, a jugé à propos de prévenir les chefs de l'île que, si le moindre malheur arrivait au planteur, il saurait les retrouver et exterminer leurs villages. Les quelques spécimens que nous voyons répondent au portrait qu'on nous a fait d'eux : leur nez aplati, leur front fuyant, leur face élargie et leur bouche épaisse forment, avec la nuance foncée de leur peau, un ensemble assez rébarbatif; le cuisinier de la bande, qui fait bouillir une ample provision de taros et d'ignames dans une marmite pouvant contenir un veau au besoin, représente le type accompli du sauvage.

On lui a donné le sobriquet de *Seven o'clock*. Je lui demande en vain à quelle circonstance il doit ce nom de guerre. Comme il ne parle pas un mot d'anglais ou de français, notre conversation manque d'entrain comme de charme. Il grince les dents, tout en ne cessant de rire, et se borne à m'offrir un échantillon de ses talents culinaires.

L'igname, qui se rapproche comme goût de notre pomme de terre, bien que plus ferme et plus sèche, constitue un aliment sain et nourrissant. Coupé en tranches et mangé avec un morceau de beurre frais, l'Européen ne dédaigne pas ce tubercule. Il joue un rôle chronologique dans les mœurs des insulaires; quand les recruteurs d'hommes viennent les enlever, pour les emmener comme « engagés » pour les plantations d'îles voisines, le temps du service est calculé

par le nombre des récoltes. Le compte par années serait un calcul trop compliqué pour eux.

Le jour commence à tomber quand nous nous décidons à regagner le bord. Cette splendide rivière, dont les méandres ont excité notre extase en la remontant sous les rayons du soleil, nous offre maintenant des tons d'un tout autre genre. Ce soleil couchant, illuminant de ses dernières lueurs le cercle de verdure qui nous environne, ce ciel de feu dont les reflets dorés traversent la végétation puissante, ce silence éloquent de la nature, composent une féerie non interrompue et nous remplissent d'admiration devant les merveilles de la création. Pourvu qu'une flèche ou un coup de fusil tiré de la brousse ne nous rappelle pas à la réalité de la vie : l'île a été peu visitée encore par les Européens et elle renferme une population contre laquelle il faut se tenir sur ses gardes.

En prévision de toute attaque, nous avions eu la précaution de prendre des revolvers avec nous. Heureusement nous n'avons pas eu besoin de nous en servir.

M. Bernier vient dîner à bord. Cet exilé volontaire appartient à une famille d'explorateurs; son grand-père était l'un des survivants du naufrage de la *Méduse*. A table, des toasts se succèdent, et, dans une improvisation heureuse et acclamée, un de nos passagers, M. Cudenet — avocat à Nouméa, — propose de donner le nom du commandant du *Tanaïs* à la rivière du canal du Segond et de nommer Luganville la station en formation.

M. Cudenet rédige le procès-verbal du baptême du fleuve, dont voici le texte :

« L'an mil huit cent quatre-vingt-neuf, le quatorze mai, les soussignés, passagers du *Tanaïs*, de la compagnie des Messageries Maritimes, se trouvant au mouillage dans le canal du Segond, et voulant donner à M. Armand Lugan, commandant du *Tanaïs*, un témoignage de leur haute estime pour ses talents de marin et de profonde sympathie pour son caractère, ont décidé de donner le nom de Lugan la rivière qui se jette dans le canal du Segond, et le nom Luganville à l'établissement fondé par M. Alphonse

Bernier au nom de la Compagnie calédonienne des Nouvelles-Hébrides, à un mille et demi de l'embouchure de cette rivière (dans l'île de Spiritu Santo).

« Les soussignés supplient le Gouverneur de la Nouvelle-Calédonie et le Ministre de la marine de faire désormais figurer sur les cartes les dénominations qu'ils ont cru devoir proposer en souvenir du voyage fait pour la première fois dans ces parages par un steamer de la compagnie des Messageries Maritimes, sur l'initiative de M. Noël Pardon, gouverneur de la Nouvelle-Calédonie. » —

Le lendemain matin je vais visiter avec un autre passager un petit village situé de l'autre côté du bras de mer. On nous a assuré que nous pouvions nous y rendre sans danger; néanmoins nous sommes munis de nos revolvers et les matelots de notre canot, également armés, nous accompagnent dans notre excursion à terre. C'est une agglomération de paillotes de pauvre apparence, comme tous les villages indigènes dans cette partie du monde. Les feuilles de palmier, la paille et le bambou font tous les frais de la construction, et l'entrée en est tellement basse qu'il faut se mettre à genoux pour pénétrer dans l'intérieur.

Le hasard me conduit dans une hutte où un spectacle aussi bizarre que hideux s'offre à mes regards. Une tête humaine, recouverte de feuilles et de fagots, émerge du sol; tout le reste du corps est enterré. Quand l'indigène meurt, on lui donne la sépulture que je viens de décrire et l'on abandonne la case. Voilà encore une preuve du respect des sauvages pour leurs morts.

Au décès d'un chef, on immole les personnes qui font partie de sa maison; de même, en Nouvelle-Calédonie, avant l'occupation française, la veuve était enterrée vivante à la mort de son mari. Cela rappelle les mœurs hindoues, avec cette différence que, dans la péninsule indienne, le bûcher remplaçait l'enterrement de la veuve inconsolable. Souvent les Canaques exposaient leurs morts sur les montagnes, soit dans les branches d'un arbre sur un treillis de lianes avec des nattes, soit sur des rochers. Ces honneurs,

rendus à leurs dépouilles étaient en rapport avec les superstitions religieuses, les Canaques croyant à la vie future, aux esprits, aux revenants, aux sortilèges. Le tabou atteignait l'habitation d'un mort et son tombeau ; l'indigène qui l'avait enseveli devait laisser pousser sa barbe et ses cheveux, et la famille du défunt se déchirait le bout de l'oreille.

Nécessairement le contact des sauvages avec la race blanche et l'influence des missionnaires ont fait à peu près disparaître ces usages, et je ne serais pas étonné qu'à l'heure actuelle, à la mort d'un chef aux Nouvelles-Hébrides, les infortunés destinés à être immolés ne trouvassent un prétexte pour se soustraire à cet holocauste.

En quittant le canal du Segond, nous nous dirigeons de nouveau vers l'île de Mallicolo, mais cette fois-ci nous en longeons la côte ouest, qui est très peu connue. Au lieu de l'abondante verdure que nous venons de quitter, nous ne voyons ici que des collines couvertes d'une herbe épaisse et des arbres à feuillage touffu. Ce serait un pays approprié sous tous les rapports à l'élevage du bétail ; mais quand y verra-t-on débarquer le colon entreprenant qui, en s'inspirant de l'exemple que fournissent l'Australie et la Nouvelle-Zélande, trouverait ici les éléments pour faire une fortune rapide?

Est-ce le climat qui éloigne l'émigration aux Nouvelles-Hébrides? Pour ma part je crois à beaucoup d'exagération dans la mauvaise réputation dont jouit l'archipel. Certes le pays est moins sain que la Nouvelle-Calédonie, et dans certaines îles les fièvres endémiques et paludéennes sont fréquentes, mais il n'en est pas moins vrai que j'ai rencontré des colons établis dans ces îles depuis bien des années, jouissant d'une parfaite santé et déclarant qu'en se conformant aux règles de l'hygiène et de la prudence, on y résiste tout aussi bien à l'humidité et à la chaleur que dans n'importe quel autre pays placé sous les tropiques.

C'est l'indigène, bien plus que l'Européen, qui subit les conséquences du climat, depuis qu'on a voulu lui imposer la civilisation, et l'on verra se produire dans cet archipel

le phénomène constaté dans tous les pays où le blanc s'est établi, notamment que la race noire est destinée à disparaître graduellement, au fur et à mesure que le blanc se multiplie. Notre civilisation impose à l'insulaire l'obligation de passer d'un état de nudité complète à l'usage de vêtements qui l'embarrassent et le gênent; les conditions climatériques changent pour lui; la phtisie, inconnue à une époque antérieure, fait son apparition et exerce ses ravages; l'alcool et les maladies contagieuses que l'Européen lui communique le déciment à leur tour.

Décidément, pour la colonisation intelligente et persévérante il y aurait des fortunes à réaliser aux Nouvelles-Hébrides; l'exemple des quelques plantations que j'ai visitées témoigne suffisamment de ce qu'on peut attendre du sol. La terre est fertile et peut produire tout ce qui pousse dans les autres îles océaniennes. Le caféier donne un fruit excellent; le riz, le tabac, le maïs y réussissent. On trouve le cocotier jusqu'au sommet des montagnes; les bois résineux abondent et le santal est d'une qualité supérieure.

La question a été agitée souvent si oui ou non les Hébrides contenaient des métaux, et spécialement de l'or. D'après les renseignements que j'ai pu obtenir sur les lieux mêmes, des prospecteurs anglais sont venus, il n'y a pas longtemps, explorer ces îles et reconnaître une partie de Spiritu Santo qui leur avait été signalée comme contenant des gisements aurifères. Quoique le résultat de ces recherches soit tenu secret, il paraît que la présence du quartz aurifère a été constatée en plusieurs endroits. Un échantillon de minerai de cuivre venant d'Api m'a été montré à Sydney.

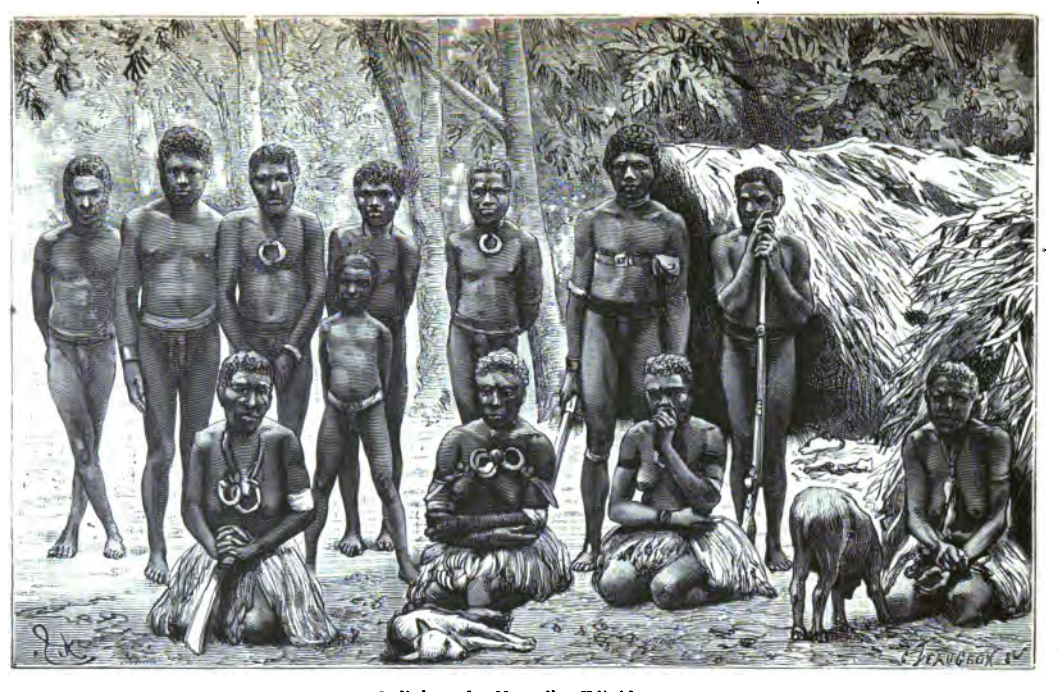
La brise de sud-est, qui n'avait été que légère au moment où nous quittions le canal du Segond, fraîchit sensiblement, la mer grossit et devient même très mauvaise. Le *Tanaïs* tangue et fatigue beaucoup; il y a des malades dans nos rangs. Ce changement de temps modifie notre itinéraire, et, au lieu de continuer notre route vers l'île de Tanna, où nous comptions déjà pouvoir admirer le volcan, presque toujours en éruption, le commandant Lugan change de direction et met le cap directement sur Nouméa.

Nous étions loin de nous douter du drame qui, à ce moment-là, se passait sur la côte de Tanna. Dans la nuit même, un steamer australien, le *Fijian*, parti de Melbourne en destination des Fidji, était venu s'échouer sur un récif de corail s'allongeant en bordure autour de cette île. L'officier de quart, comme il a été établi plus tard dans l'enquête, avait pris les montagnes de Tanna pour un amoncellement de nuages, et, persuadé qu'il se trouvait encoreé loigné d'au moins dix milles de terre, il vint se jeter en plein sur ces récifs. Il était quatre heures du matin lorsque le sinistre eut lieu. Une brèche considérable s'était produite dans les flancs du navire par la violence du choc : toute tentative pour le renflouer était reconnue impossible et l'eau envahissait la cale de toutes parts. Avec une présence d'esprit remarquable, le premier souci du commandant fut de détruire, avec l'aide de l'équipage et des passagers, ce qui se trouvait à bord en matière d'alcool, de vins, de bières et de liqueurs. On enfonça les barils et les tonneaux, et l'on brisa les bouteilles. Les malheureux naufragés ne comprenaient que trop ce qu'ils avaient à attendre des naturels parmi lesquels le sort les avait jetés; ils connaissaient les meurtres dont Tanna avait été le théâtre à une époque antérieure; il s'agissait de ne pas laisser à ces sauvages la moindre goutte de liquide qui aurait pu exalter leurs instincts féroces.

On gagna la terre au moyen des embarcations, et s'installa sous des tentes fabriquées avec les voiles amenées du bord. En même temps les matelots débarquèrent les provisions qu'on avait eu le temps de sauver.

Avant même qu'il fît complètement jour, m'ont raconté plus tard les naufragés, le steamer était envahi par des centaines de noirs, se livrant à un pillage en règle. Ils sortaient de terre comme par enchantement, et, si nous avions passé là une semaine plus tôt avec le *Tanaïs*, il est plus que probable que nous n'en aurions vu à peu près aucun.

Sans perdre de temps, on décida qu'une partie des naufragés se rendraient dans une des chaloupes à l'habitation du missionnaire anglais, demeurant à seize milles de dis-



Indigènes des Nouvelles-Hébrides.

tance sur une extrémité de la côte. Deux dames passagères et la femme de chambre du *Fijian* s'embarquèrent avec eux, et la baleinière se mit en route, tandis que les autres restaient campés sur la plage. Les naturels avaient trop de besogne pour le moment dans le pillage du navire pour s'occuper de leurs victimes du lendemain. L'eau étant peu profonde entre le rivage et le banc de corail, ils transportaient sans difficulté tout ce qui se trouvait à bord et se bourraient des victuailles trouvées à l'office.

Le missionnaire installa de son mieux dans sa modeste habitation les malheureux qui étaient venus lui demander asile et protection, et, tout en ne se déguisant nullement la gravité de la situation pour ceux qui étaient restés sur le lieu du sinistre, il s'empressa de se rendre auprès d'eux avec sa chaloupe et ses rameurs. Le caractère sauvage de ces cannibales lui était connu; rarement il s'aventurait à plus d'un mille de distance de sa demeure! Cinq missionnaires avaient été successivement tués et mangés par les habitants de Tanna.

Arrivé vers le soir à l'échancrure de la côte où le *Fijian* s'était perdu, il trouva le reste des passagers et de l'équipage campé à côté de quelques provisions sauvées, au milieu d'un va-et-vient continuel d'indigènes. Il leur expliqua que leur vie était dans le plus grand danger, qu'il fallait coûte que coûte tâcher de se sauver au plus vite et le suivre le lendemain matin dans l'anse de l'île où se trouvait son habitation.

Soudain un feu rouge apparaît faiblement à l'horizon! Est-ce une fascination, un éblouissement quelconque faisant miroiter momentanément aux yeux de ces infortunés l'espoir d'un sauvetage inattendu? La déception la plus cruelle ne dissipera-t-elle pas cette lueur d'espoir qui fait entrevoir aux malheureux la possibilité d'une délivrance miraculeuse?

On a sauvé une caisse contenant des fusées; on les allume l'une après l'autre. La ligne de feu traverse l'intensité de la nuit et attire l'attention du steamer qui, par le plus grand des hasards, passait en ce moment à quelques milles du rivage!

Ce paquebot, venant de Sydney, en destination des Fidji, est le *Tenterden*. Il devait faire relâche à Port-Havannah, et le commandant, pour accéder au désir de ses passagers, avait consenti à passer le plus près possible de l'île de Tanna, afin de leur donner le spectacle du volcan. Le capitaine Colder, apercevant les signaux de détresse, comprit qu'il devait se passer quelque chose d'insolite sur cette côte peu visitée, s'approcha avec prudence, et ne tarda pas à constater que la légère déviation de sa route était devenue le salut pour vingt-deux êtres humains condamnés, suivant toutes les probabilités, à une mort épouvantable.

A côté du tragique il y avait le comique dans ce naufrage. A bord du *Fijian* se trouvait un énorme gâteau de mariage, d'un mètre de haut, destiné pour une fiancée de Suva, dont la noce allait être célébrée incessamment. Les Anglais excellent dans la fabrication de ces *wedding-cakes*, et le gâteau en question était destiné à un succès éclatant; malheureusement, au lieu de figurer au repas de noces de la jeune mariée, les cannibales se le partageaient sur le rivage au moment où le *Tenterden* jeta l'ancre. Une machine à coudre avait excité leur curiosité pendant toute la journée; convaincus que c'était un instrument à musique, ils avaient fait l'impossible pour la faire marcher, mais n'avaient réussi qu'à la démolir.

A la pointe du jour, tous les naufragés furent embarqués à bord du steamer, qui se rendit ensuite à la maison du missionnaire pour recueillir les sauvés de la veille, et le *Tenterden* continua sa route.

Il s'en était fallu de bien peu que nous ne fussions arrivés à l'endroit du sinistre quelques heures seulement après l'échouement du *Fijian*. Si l'état de la mer, tout à coup considérablement grossie, n'avait déterminé le commandant Lugan à changer de route, nous serions arrivés devant Tanna à neuf heures du matin et nous aurions recueilli passagers et équipage peu de temps après l'accident. Le passage du *Tenterden* était un vrai miracle : souvent il s'écoule des mois sans qu'aucun vapeur passe en vue de ces côtes.

CHAPITRE XVI

La presqu'île Ducos. — Boiteux et éclopés. — La mission de Saint-Louis. — Départ pour Sydney. — Le *Tenterden* et les naufragés du *Fijian*. — Un dimanche en Australie. — Retour en Nouvelle-Zélande. — Mauvaise traversée. — Les albatros. — Le *Tainui*. — Son installation et ses passagers. — La semaine aux deux vendredis. — Le service divin à bord. — Trois jours de tempête. — La neige et les frimas. — Le cap Horn.

Me voici encore une fois à Nouméa. Le *Tenterden*, qui, en revenant des Fidji, fera relâche en Nouvelle-Calédonie, arrivera dans huit jours. J'ai pris mon passage pour Sydney à bord de ce paquebot et je me dispose à quitter une colonie qui me laissera tant de bons souvenirs.

A mon grand regret, il me faut renoncer au projet de visiter Tahiti et l'archipel de Samoa. Pour le dernier, les communications sont trop difficiles et le voyage prend trop de temps; pour Tahiti, j'avais espéré pouvoir profiter du passage à Nouméa d'un navire de guerre attendu déjà dans le courant du mois de mai, mais ce bâtiment n'arrivera qu'en juillet, et ce délai me retarderait trop.

Il me reste à visiter la presqu'île Ducos. M. de la Loyère, le directeur de l'administration pénitentiaire, me fait l'honneur de m'emmener dans une tournée d'inspection qu'il est obligé d'y faire. Une chaloupe à vapeur nous y conduit en une demi-heure.

Des déportés politiques internés dans la presqu'île à la suite de la Commune, il ne reste que très peu; la majorité

est rentrée en France, quelques-uns se sont établis à Nouméa, d'autres ont rendu leur belle âme à Dieu. On y trouve encore quelques Arabes condamnés à la déportation lors de l'insurrection de 1871 en Algérie; ils jouissent d'une liberté relative et peuvent se rendre à Nouméa, excepté les jours où il y a un paquebot en rade. On ne veut pas fournir à ces Africains l'occasion de s'échapper et de recommencer dans leur pays la propagande de révolte qui a motivé leur déportation. En débarquant, M. de la Loyère me montre l'endroit où étaient internés Rochefort et Louise Michel.

En dehors d'une prison où l'on enferme les libérés condamnés à la réclusion pour de nouveaux méfaits, la presqu'île Ducos contient une installation qui peut s'appeler l'asile champêtre et solitaire des infirmes du bagne. Plusieurs libérés, trop paresseux pour travailler, ont trouvé moyen de s'y faire admettre et de se faire héberger ainsi aux frais de l'administration.

L'enceinte où nous entrons est une vraie Cour des Miracles. A côté de gens ayant l'air parfaitement valides, mais portant sur leur visage l'empreinte de la paresse, je vois circuler péniblement des boiteux, des éclopés, au dos voûté, à la démarche chancelante. Tous ont leur petite cabane avec un jardin; on dirait une retraite honnête pour la vieillesse respectable!

En causant avec ces vétérans, la réponse qu'on obtient est invariablement la même : ils ont été condamnés pour des bêtises. Un vieillard encore robuste me raconte son histoire sans même que je la lui demande. Il s'appelle Biémont et a été impliqué dans un vol d'église; on a pris l'argent, oui, mais ne croyez pas qu'on ait touché au saint-sacrement; ah non! par exemple! Il a autrefois sauvé quelqu'un qui se noyait; dans le feu, dans l'eau, appelez Biémont : Biémont sera toujours là! J'offre des cigares à ce sauveteur, tout en admirant les navets et les pommes de terre qu'il cultive.

Vu du haut d'une petite colline, cet assemblage de paillotes ressemble à une boîte de joujoux de Nuremberg, et quand sonne la cloche du déjeuner, et que ces invalides se

dirigent avec leurs récipients variés vers la cantine où se fait la distribution de la soupe et du bœuf, on croirait assister à une procession de braves petits rentiers finissant leur existence dans un établissement de retraite dû à la munificence d'un bienfaiteur quelconque de l'humanité.

En retournant à Nouméa, M. de la Loyère me raconte un comble d'audace. On vient de constater que deux évadés ont choisi le grenier de sa maison pour cachette pendant un certain temps; un domestique — libéré — a dû leur passer la nourriture et leur faciliter la fuite dans l'intérieur du pays, après leur avoir laissé le temps de faire pousser les cheveux et la barbe et leur avoir procuré des vêtements.

A vingt kilomètres de la capitale se trouve l'établissement de Saint-Louis, occupant une concession de 3100 hectares, y compris le joli village voisin, appelé la Conception. Par une belle matinée de dimanche et à la première heure, je pars avec M. le gouverneur et sa famille pour rendre visite à l'évêque qui dirige la Mission. La route est belle, et longe des propriétés particulières et des cultures; nous arrivons vers les neuf heures et sommes reçus par Mgr Fraysse, évêque d'Abila. Après la messe nous visitons l'école, où les enfants canaques apprennent le français et les travaux de jardinage; Monseigneur leur fait passer un petit examen et nous promène ensuite à travers les cultures de maïs et de canne à sucre qui environnent l'établissement. Les jardins sont très bien entretenus et témoignent autant du progrès des élèves que du zèle et de la surveillance des personnes qui s'occupent de leur éducation.

Un ancien communard, condamné à mort mais gracié, ayant rempli les fonctions de bourreau au bagne, et établi aujourd'hui comme charpentier à Nouméa, me fabrique une caisse énorme pouvant contenir toutes les curiosités et les armes que j'avais réussi à collectionner dans mes pérégrinations en Océanie. Je l'expédie en Europe, pour me débarrasser d'un surcroît gênant de bagages et fais mes préparatifs de départ. Le *Tenterden* est signalé par la vigie; il partira pour Sydney le lendemain matin, 30 mai 1889. Je quitte avec reconnaissance et regret le palais du Gouverne-

ment et prends congé de M. et Mme Pardon, dont l'aimable hospitalité ne s'effacera jamais de ma mémoire. Quelques amis sont venus me serrer la main au quai du départ; le steamer s'apprête à prendre la mer.

Avant qu'un navire, vapeur ou voilier, quitte le port de Nouméa, la police canaque vient à bord inspecter tous les coins et recoins du bâtiment, sonder les profondeurs de la cale et jeter un coup d'œil dans tous les aménagements où un évadé aurait pu se blottir. Cette précaution a fait plusieurs fois découvrir la cachette d'un fugitif. Tout dernièrement, un condamné s'était fait expédier dans une caisse avec la connivence d'un libéré. Malheureusement la caisse, qui était déclarée comme contenant des plantes, avait été chargée à bord dans une position diamétralement opposée à la recommandation de « dessus » et « dessous » peinte sur le colis. L'évadé, pourvu de provisions et pouvant respirer au moyen des trous pratiqués dans les planches, se trouvait placé la tête en bas et les pieds en l'air. Pour échapper à une congestion, devenue imminente, il se mit à frapper contre les parois de sa caisse au moment où les employés de la police se livraient à leurs investigations réglementaires, et fut réintégré à l'île Nou avec tous les honneurs dus à son rang.

Le *Tenterden*, bateau de marchandises et ne contenant que quelques cabines pour le nombre généralement restreint de passagers, est encombré cette fois-ci. Le commandant a fait gracieusement abandon de sa cabine au profit de deux dames passagères sauvées du *Fijian* ; les autres cabines sont toutes occupées, on se case où l'on peut. J'ai de la chance, en ce sens, que le capitaine Colder m'a réservé un canapé dans la petite antichambre qui donne accès au salon; j'y dors admirablement bien et la température y est plus fraîche que dans l'espace peu aéré où les cabines à deux et trois couchettes sont concentrées.

Le récit que me font les naufragés sur les péripéties de leur séjour parmi les sauvages de Tanna est des plus émouvants, et les hommes sont unanimes à admirer le courage et le sang-froid des malheureuses femmes en pré-

sence d'une mort atroce qui semblait leur être réservée dans les premiers moments du sinistre.

La mer est très mauvaise, comme du reste elle l'est presque toujours entre la Nouvelle-Calédonie et l'Australie. La cargaison de bananes que le *Tenterden* a prise à Suva et à Levuka ne constitue pas un chargement bien lourd; nous roulons et tanguons sans discontinuer. Aussi est-ce avec un véritable plaisir que, dans la matinée du cinquième jour, j'aperçois les côtes; l'entrée de la baie ravissante de Sydney me dédommage des désagréments de la traversée.

Il est midi quand nous arrivons à quai. Avant de descendre à terre, les naufragés du *Fijian* se sont rangés sur le pont et l'un d'eux, M. Buchanan; membre du Parlement de Victoria, s'adresse au capitaine Colder et lui témoigne, en termes chaleureux et au nom de tous, ses sentiments de profonde reconnaissance pour le sauvetage et l'hospitalité reçue à son bord.

Les ennuis inhérents à un dimanche australien se traduisent par une absence presque totale de voitures et de chariots, pour conduire nos personnes et nos bagages dans l'intérieur de la ville. Moyennant cinq shillings j'ai le bonheur de trouver un portefaix, qui entasse mes bagages sur une charrette, et me les transporte à l'hôtel.

Le temps est splendide et correspond à une belle journée de juin en France. La chaleur régnant à Sydney en décembre, époque de mon départ d'Australie, se trouve remplacée par une température douce et fraîche; nous sommes dans la saison hivernale, qui commence en mai et finit en août — à l'inverse des saisons de l'hémisphère boréal. Je me rends à Hyde-park, qui est bondé de promeneurs et de gens arrêtés devant des estrades ou rangés en cercle autour d'orateurs en cravate blanche. Au premier abord on se croirait à la foire de Saint-Cloud, et l'on prendrait pour des dentistes ou des diseurs de bonne aventure ces hommes qui gesticulent debout sur une chaise et haranguent la foule. Grave erreur! ces discours s'adressent à votre sentiment religieux, et ces orateurs s'égosillent dans un intérêt pieux et charitable!

Il y en a pour tous les goûts : le sermon ordinaire avec ou sans orgue; le prêche contre l'abus de la boisson ou du tabac; les psalmodies de l'Armée du salut; le chant en commun de cantiques, accompagnés par un instrument qu'on ferait bien de faire accorder pour le dimanche prochain. Une dame entre deux âges, vêtue en bleu ciel, a beaucoup de succès; elle tient une conférence sur la nécessité de réunions chrétiennes et fait distribuer des prospectus!

J'ai dix jours à passer à Sydney avant de retourner en Nouvelle-Zélande, où je m'embarquerai pour l'Amérique du Sud. Ma première occupation est de prendre mon passage sur le bateau anglais qui partira le 27 juin de Wellington pour Rio de Janeiro, et de m'assurer d'une bonne cabine.

Le gouverneur de la Nouvelle-Galles du Sud, lord Carrington, a l'obligeance de me procurer une nouvelle carte de parcours pour les chemins de fer de la colonie, celle du mois de décembre étant périmée. J'en profite pour faire une excursion à la rivière Hawkesbury et pousser une pointe jusqu'à la ville de Newcastle.

La Hawkesbury est une des rivières les plus pittoresques du monde; elle prend sa source dans les montagnes au sud de Sydney, et, après avoir traversé dans des courbes infinies une étendue de près de cinq cents kilomètres, elle vient se jeter dans la mer à huit lieues au nord de la capitale. Ses rivages présentent une grande analogie avec ceux du Mississipi et souvent dépassent le fleuve américain comme aspect sauvage et grandeur des sites. Ses berges, dominant les eaux comme des rochers à pic, sont couvertes jusqu'aux confins de l'horizon d'une puissante végétation et d'arbres épais, derrière lesquels on aperçoit des vallées. De quelque côté qu'on porte ses regards, partout une abondante verdure réjouit les yeux.

Newcastle est une ville tout aussi sale que son homonyme d'Angleterre; non seulement elle lui ressemble au point de vue de l'aspect général, mais encore la poussière du charbon dépose son même cachet noirâtre sur tous les

bâtiments dont on aperçoit les silhouettes en s'approchant de la ville, exactement comme quand le chemin de fer s'arrête devant la cité houillère d'Europe. La visite de cet important centre de commerce manque de charme; il n'y a absolument rien à voir que des gens affairés et une flotte de voiliers et de vapeurs venant faire dans le port leur chargement de charbon. Si j'avais eu à payer mon billet de chemin de fer, j'aurais certes regretté mon argent. L'entrée du port de Newcastle est dangereuse par les vents du sud-est, quand la mer démontée déferle sur ces côtes. En faisant l'ascension d'une colline qui domine la ville et le port, je puis me rendre compte de la force des vagues venant se briser en cataractes d'écume contre les promontoires escarpés qui s'avancent dans l'océan. Toute la région du pays dont Newcastle est le centre est excessivement riche en gisements houillers; elle produit annuellement de deux millions et demi à trois millions de tonnes.

Il ne se passe pas de jour sans que je prenne un bateau-mouche pour faire une promenade dans cette baie unique de Sydney. C'est une jouissance dont on ne peut se lasser, et je me trouve favorisé d'un temps superbe pendant toute la durée de mon second séjour dans la métropole.

Et ces promenades sur les coteaux de Darling-point, au North-shore et dans le jardin botanique, n'ont-elles pas à chaque retour un charme nouveau? Peut-on s'imaginer un coup d'œil plus féerique que la ceinture de mamelons étincelant le soir de mille lumières, et aperçus au clair de la lune des hauteurs du jardin du Gouvernement?

La veille de mon départ, un ami me conduit à la plage de Robinson; c'est une station balnéaire, très fréquentée dans la saison d'été, de novembre à mars, mais dont les établissements de bains sont fermés à cette époque de l'année. Cette plage mérite d'être visitée; il y a de beaux hôtels, respirant le bien-être et le confort. En passant devant une rangée de cabines pour dames, échelonnées le long d'une jetée s'avançant dans la mer, une pancarte frappe mon attention. Quelques mauvais plaisants ayant pratiqué des

trous dans les cloisons de cabines, et les planches de quelques autres se joignant mal, l'administration a fait coller une affiche dont voici la traduction :

« On prie les voyous de lorgner les dames à travers les fentes, et les messieurs de passer leur chemin [1]. »

Je fais mes visites d'adieu à M. le gouverneur et aux familles dont les aimables invitations m'ont fait passer d'agréables soirées, et m'embarque sur le *Ringarooma*, en partance pour Wellington. C'est encore un vapeur de la *Union Steam Ship Company*, heureusement le dernier de cette ligne sur lequel j'aurai l'honneur de voyager. La cuisine y est tout aussi détestable que sur les précédents, mais le commandant est un homme charmant. Au surplus j'ai la meilleure cabine du bord pour moi seul, grâce à une lettre que le gouverneur m'avait remise pour la direction.

Adieu, Sydney! ville admirable, que je ne reverrai peut-être jamais. Tu m'as laissé des souvenirs ineffaçables, et c'est à regret que je vois ta riante végétation et ta baie splendide disparaître à l'horizon.

Le soleil se couche au moment où nous passons entre les deux promontoires qui donnent accès au port Jackson, mais pendant trois heures le grand phare qu'on a élevé sur l'un des rocs les plus élevés restera encore visible. Ce phare — à feu tournant — est le plus puissant qui existe au monde, m'explique le commandant; on le distingue jusqu'à 40 milles de distance au large.

Encore une mer très mauvaise à traverser pour atteindre la Nouvelle-Zélande ; nous avons 1 239 milles à faire et mettrons environ cinq jours. Le ciel est d'une pureté merveilleuse, et les étoiles brillent dans tout leur éclat, mais le *Ringarooma* roule comme un possédé et le peu de passagers qui sont restés sur le pont pour tâcher d'échapper au mal de mer sont inondés par les embruns. Beaucoup de places vides aux repas, et des cris plaintifs s'échappant par les ouvertures des cabines!

1. *Blackguards are requested to peep through at the ladies; gentlemen walk on.*

La mer ne se calme pas; de temps en temps une vague vient se briser contre les bastingages ou s'écraser sur le pont, le vent souffle avec furie et ralentit la marche du navire. J'apprécie beaucoup l'obligeance du capitaine, qui m'offre un gîte à l'abri des éléments, dans sa cabine, placée au milieu du steamer. Le mouvement s'y fait moins sentir; tout en prenant le frais, je puis m'y étendre à mon aise avec mon livre et ma pipe et j'échappe à l'odeur peu attrayante de l'intérieur du bâtiment.

Quelque mauvais que soit l'océan, je l'aime toujours. Cet isolement dans l'espace me fait rêver, cette immensité impénétrable me procure une jouissance toute particulière. Il n'y a pas que moi qui s'y plaise; des albatros nous suivent depuis deux jours, décrivant d'énormes circuits autour du *Ringarooma*. Ils sont une trentaine, ces grands maraudeurs de la mer, épiant le moment où quelque détritus sera jeté par-dessus le bord, tantôt s'élevant dans les airs, tantôt effleurant de leurs ailes les crêtes des lames.

La vue perçante de l'albatros sonde les eaux, et, en rasant les vagues, il saisit le petit poisson qui nage à la surface. Il tourbillonne, s'élève rapidement pour redescendre et disparaître encore. Les distances ne sont rien pour lui, et les frimas du cap Horn conviennent tout autant à son existence nomade que le soleil brûlant des régions tropicales; la bande qui nous suit se trouvera peut-être huit jours après sur les côtes du Japon ou de l'Inde. Son bec claque de convoitise chaque fois qu'il aperçoit sa proie. Il salue la tempête d'un cri sauvage, et la traverse comme un trait; tout objet flottant l'attire et le retient. Il est insatiable comme le vautour des montagnes, et, ne connaissant pas la fatigue, il suivra le navire jusqu'au bout du monde, si la fantaisie lui en prend.

Parfois on les voit en masse se reposer sur l'écume des flots, et s'y laisser bercer comme en un hamac. Si le cuisinier du paquebot jette à la mer des seaux d'ordures ou les restes du déjeuner, ils se disputent les débris en poussant des cris perçants et gloutons. On les croit disparus, mais

bientôt les grandes ailes blanches et noires se rapprochent de nouveau; l'oiseau à la puissante envergure ne se sépare pas du navire, qui semble le fasciner.

L'entrée du détroit de Cook est horrible; la mer en fureur semble vouloir nous engloutir. Je revois le même phare près duquel j'ai passé en février; les ermites qui l'habitent ne doivent pas s'y amuser beaucoup dans cette saison de l'année. Les lumières de Wellington apparaissent, notre traversée agitée touche à sa fin. Vers les six heures nous sommes amarrés au même quai où j'ai débarqué quatre mois auparavant, et je reprends la route de l'Occidental hotel, dont la cloche annonce le dîner au moment de mon entrée.

Encore quatre jours et je quitterai l'Océanie. Le grand paquebot anglais qui me transportera au Brésil se dresse comme un géant au milieu de plusieurs bateaux à vapeur rangés le long du quai; j'ai hâte d'aller l'inspecter et me rendre compte de son installation. En hiver, le nombre des passagers pour l'Europe n'atteint jamais un chiffre élevé; en été au contraire ces vapeurs sont généralement bondés de voyageurs. L'agent de la compagnie m'a laissé le choix entre deux bonnes cabines, l'une extérieure à bâbord, l'autre intérieure à tribord.

Je me réserve la dernière, parce que je m'attends à une température assez froide — glaciale peut-être dans les parages du cap Horn, et que, devant quitter le bateau à Rio, je n'aurai à supporter tout au plus que deux jours de chaleur. Les passagers pour l'Angleterre choisissent tous les cabines extérieures, et ils ont raison : ils auront à supporter pendant quinze jours une température qui fera ressortir l'avantage d'un hublot ouvrant sur la mer.

Il est superbe, le *Tainui*; ses machines sont de la force de 5 000 chevaux, et son tonnage est du même chiffre! C'est le plus grand steamer sur lequel j'aie jamais voyagé. Une propreté éclatante règne dans toutes les parties du navire, les cabines sont spacieuses et pourvues des commodités que le luxe de nos jours introduit sur les palais flottants qui traversent les océans et suppriment les distances. La lumière

électrique est installée partout, et, au moyen du frigorifique, nous aurons pendant le voyage entier du poisson frais et des victuailles dont la conservation repose sur l'action de la glace.

Pendant que je fais l'inspection du colosse, un détail d'approvisionnement attire mon attention. Je vois monter à bord une centaine de seaux de lait, que deux employés descendent dans la chambre frigorifique. Nous aurons donc du lait frais pendant la traversée? « Certainement, me répond un garçon; journellement on monte un ou deux seaux, suivant les besoins; le lait, congelé comme un bloc de marbre, est d'aussi bon goût, à l'état fondu, que celui qu'on aurait pu traire le matin des vaches que vous voyez enfermées sur le gaillard d'avant. »

En effet, j'ai pu m'en convaincre plus tard. Un matin, dans le cours du voyage, je guettai le moment où un de ces seaux fut déposé dans l'office, et, détachant, à l'aide d'un couteau, un morceau de la masse figée, je l'emportai dans ma cabine pour me livrer à une dégustation sérieuse. A l'état congelé, ce lait, ou plutôt la crème qui avait formé la couche supérieure dans laquelle j'avais fait une entaille, avait le goût exquis d'une glace de nos meilleurs pâtissiers; à l'état fondu, le liquide avait la fraîcheur d'un lait sorti à l'instant même du pis de la vache. Comment se fait-il que sur les magnifiques bateaux des Messageries on n'ait pas encore introduit une innovation qui n'exigerait pas de grandes dépenses d'installation?

Ces affreuses boîtes de lait condensé n'appartiennent plus au temps de progrès où nous vivons. La pâte gluante qu'on vous verse dans votre thé ou café le matin et qui souvent se refuse obstinément à fondre est un triste équivalent, du moment que la glace ou l'air congelé peut fournir à peu de frais une boisson tout aussi indispensable à bord que dans n'importe quel ménage.

Il fait froid à Wellington, et je dois avoir recours à mon pardessus d'hiver; la neige couvre les rues lorsqu'un matin je me dispose à sortir, et la brise venant du large est d'une fraîcheur glaciale. Ce n'est certainement pas dans ce mois-

ci que les enthousiastes s'extasieront sur cet incomparable climat de la Nouvelle-Zélande! Pour ma part, ce climat exceptionnel m'a procuré des rhumes de première catégorie; mais j'avais mon flacon d'huile d'eucalyptus pour les combattre avec succès.

27 juin. — Le *Tainui* partira à quatre heures; j'ai employé les jours précédant mon embarquement en différentes promenades et excursions, j'ai revu l'intéressant musée, et dans la matinée mes bagages ont été expédiés à bord. Le paquebot quitte le quai à midi et mouille sur rade; c'est une précaution imposée par les cas fréquents de désertion parmi l'équipage au dernier moment du départ. S'il y en a qui s'échappent entre midi et quatre heures — et ce ne sera pas bien facile, vu la surveillance qu'on exerce, — on aura encore le temps d'en enrôler d'autres. Les marins gagnent des salaires très élevés en Nouvelle-Zélande et ne se font pas scrupule quelquefois de déserter le navire à bord duquel ils se sont engagés en Europe à un taux moins rémunérateur.

Un remorqueur part dans l'après-midi pour conduire les passagers et embarque en même temps la malle. En jetant un coup d'œil sur cette quantité de sacs, je me demande d'où vient ce monticule de correspondances. Si les affaires commerciales en composent la majeure partie, il est certain que les familles d'Europe ne manqueront pas de nouvelles de leurs parents et amis établis au bout du monde.

En guise d'adieu, une giboulée de neige me salue au départ. L'hélice fait son premier tour; nous voilà en route.

Le grand salon du *Tainui* se trouve juste dans le milieu du bâtiment, ainsi que la plupart des cabines de premières. C'est un avantage de beaucoup de bateaux anglais et une supériorité au point de vue de l'installation sur les bateaux des Messageries, où les salons et cabines de première classe sont souvent installés à l'arrière. Par le mouvement du tangage, les extrémités du navire se trouvent plus exposées que la partie centrale; il me semble donc logique que ceux qui payent le prix le plus cher jouissent d'un confort qui dépend en grande partie de l'endroit où ils se trouvent

logés. Un autre avantage à bord des paquebots anglais consiste dans la séparation entière et complète des passagers des premières et des secondes. L'installation de ces dernières est généralement à l'arrière du navire, et aucun passager de seconde n'a le droit de franchir la limite qui lui est réservée. Les troisièmes se trouvent à l'avant et se confondent, comme sur les bateaux français, avec les postes de l'équipage. Sur les Messageries on persiste, malgré les nombreuses réclamations qui se sont élevées, à accorder aux passagers des secondes l'accès de la partie du pont qui ne devrait logiquement être réservée qu'aux premières; de là, encombrement toutes les fois qu'il y a affluence de voyageurs, avalanche d'enfants qui viennent grossir le nombre des perturbateurs de votre repos, et organisent, avec le contingent des premières, des jeux bruyants qui finissent par vous agacer.

Pour la table, les paquebots français sont incontestablement supérieurs; néanmoins je dois rendre justice à la cuisine du *Tainui*, elle était aussi bonne qu'une cuisine anglaise peut l'être. La sauce blanche, composée de farine et d'eau et qu'on retrouve sur le poisson comme sur l'agneau, sur le chou-fleur comme sur le pouding, fera maintes fois mon désespoir, mais personne ne s'opposera à ce que je la gratte soigneusement avec la pointe de mon couteau et la laisse en dépôt sur le bord de mon assiette.

Nous sommes relativement en très petit nombre; une vingtaine tout au plus. Tous vont en Angleterre, sauf un négociant écossais et moi, qui débarquerons à Rio. Nous avons deux ladies et un lord, appartenant à la haute aristocratie anglaise et revenant d'un tour du monde, deux jeunes gens ayant fait à peu près le même voyage autour de notre planète et moi-même qui me trouve dans ce cas. Voilà de quoi établir des comparaisons, et faire échange des impressions que nous avons pu recueillir dans nos parcours différents.

Un « clergyman » avec sa femme, se rapatriant après un séjour de quarante ans en Tasmanie; deux familles habitant le même pays et se proposant d'y retourner après les

vacances d'un an qu'ils s'octroient; trois demoiselles à marier — quoique un peu mûres, — établies en Nouvelle-Zélande et parties pour les brumes de la Tamise, où réside leur famille; un « squatter » qui a passé dix ans dans la brousse, et ne parlera tous les jours que de moutons; enfin six enfants très bien élevés, à l'exception d'un seul, qui est insupportable. C'est le boute-en-train, le loustic de la bande; il ne demanderait pas mieux que de communiquer aux autres son esprit d'indépendance et d'insubordination, mais on l'apprivoise tant bien que mal et l'on fait comprendre à l'heureux père que, s'il fait son bonheur, il ne fait pas précisément le nôtre!

Le pont est immense et tenu avec une propreté remarquable; le fumoir est un petit salon coquet, où la conversation ne tarit jamais; c'est le refuge préféré même de ceux qui ne fument pas.

Captain Barnslow, notre commandant, est un vrai loup de mer, marin expérimenté qui inspire toute confiance; de plus, agréable causeur à ses heures. Quand le service ne réclame pas sa présence sur la passerelle, il nous amuse dans le fumoir, qui est contigu à sa cabine, installée sur le milieu du pont. Le voyage actuel est son vingt-septième tour du monde; Cook et Magellan n'ont jamais prévu que les siècles futurs produiraient de pareils imitateurs de leurs exploits.

Nous sommes bien perdus dans l'immensité de l'océan; vingt-deux jours de navigation nous séparent de Rio, et quinze du cap Horn, pointe extrême de l'Amérique du Sud. Ce serait un miracle si nous rencontrions un navire dans cette grande nappe d'eau solitaire, les vapeurs et les voiliers en destination des terres australiennes passant par le cap de Bonne-Espérance ou prenant la route de Suez. Il est possible qu'avant d'atteindre la Terre de Feu nous apercevions une voile se dirigeant vers la côte occidentale de l'Amérique, mais dans tous les cas nous en sommes encore bien loin. Tous les archipels répandus dans le grand Pacifique se trouvent à plusieurs jours de distance de la ligne que nous suivons et ne dépassent guère la limite du tropique

du Capricorne, soit le 23e degré environ sud. Notre route est bornée entre le 42e et le 57e degré sud, nous descendons en sens oblique et les seules petites îles que nous laisserons à quelques milles de distance sont les Chatham, plateaux volcaniques peu peuplés, qui dépendent de la Nouvelle-Zélande.

Au départ de Wellington, notre position géographique était entre les 172e et 173e degrés de longitude ouest; deux jours après, nous franchissons le 180e, qui sépare notre globe terrestre en deux parties égales. C'est ici que les marins ont un compte à régler avec le monde entier, sous peine de se trouver en avance ou en retard d'un jour au moment de leur arrivée à destination. C'est vendredi aujourd'hui, demain ce sera encore vendredi, et au lieu de me trouver en avance de dix à douze heures sur les horloges de Paris, comme je l'ai été depuis quelques mois, je suis en retard maintenant de douze heures. Chaque jour la différence s'abrégera de quinze à vingt minutes, et pour peu que ma montre soit d'une exactitude irréprochable, et que j'aie eu soin de l'avancer journellement suivant l'heure du bord, je me trouverai exactement d'accord avec la gare du chemin de fer où je descendrai de wagon après l'accomplissement de mon voyage.

Chaque degré constitue une différence de temps de quatre minutes. Comme je voyage dans la direction de l'est, c'est-à-dire dans le sens de la rotation planétaire, il en résulte nécessairement, que le soleil se lève pour moi à une heure de plus en plus avancée. Le cercle de la Terre se composant de 360 degrés, on arriverait forcément, à raison de quatre minutes par degré, à une différence de 1 440 minutes, soit vingt-quatre heures. Avec le système ingénieux de rétablir l'équilibre au passage du 180e degré, il y a compensation dans les calculs, et le deuxième vendredi que j'ai à insérer dans l'histoire de mon existence n'est par le fait qu'un jour factice, dont la durée correspond à l'addition des minutes perdues au cours de ma circumnavigation.

Il y a neuf ans, l'inverse a eu lieu dans un voyage que je faisais en direction opposée. Je passais ce même 180e degré,

en allant de San Francisco au Japon, par conséquent en me dirigeant vers l'ouest. Depuis mon départ de Paris j'avais dû retarder ma montre chaque jour, et sur ce même parallèle je me trouvais alors en retard de douze heures, comme à bord du *Tainui* j'étais en avance du même laps de temps. Les navires suivant cette route sautent un jour, pour se mettre en règle avec le reste de l'humanité : le 19 janvier 1880 n'avait pas existé pour moi. Aujourd'hui je le retrouve, après avoir été le repêcher très loin; j'ai deux 29 juin 1889, le calendrier de ma vie s'accorde désormais avec l'existence de ceux qui dans ces neuf années n'ont pas bougé de place! Seulement, mes pensées qui traversent l'océan pour se reporter sur les amis que j'ai laissés en Europe se trouvent dérangées à partir d'aujourd'hui. Au moment où je me lève, il ne faudra plus que je me dise : A cette heure-ci on doit encore aller se coucher là-bas; dorénavant, au moment de mon réveil, je vois mes amis à table, se reposant de leur travail du jour — ou d'une excursion fatigante à l'Esplanade des Invalides.

Contrairement à ce que j'avais prévu à mon départ, le temps s'était mis au beau, et la mer nous berçait mollement sur ses vagues immenses. Ce serait se flatter d'un vain espoir que de s'attendre à une mer d'huile dans cette partie du Pacifique; la houle s'y fait toujours sentir et produit des lames telles qu'on n'en rencontre dans aucun autre océan. Il y a des passagers qui se plaignent quand même parce que notre paquebot décrit un mouvement mathématique de roulis et gâte le plaisir de leur promenade sur le pont. Pour moi, j'ai le pied suffisamment marin pour obvier à cet inconvénient et me tenir en équilibre. Néanmoins, quelque grand qu'il soit, le *Tainui* est un rouleur de première classe; cela tient souvent à un rien, la preuve en est que le *Arawa*, bateau de la même compagnie, construit exactement sur le même modèle, ayant les mêmes dimensions, mâture et voilure, est très stable à la mer et ne roule pas du tout. Les Anglais ont une expression particulière pour désigner deux navires construits identiquement sur le même plan; ils les appellent *sister ships*. Le mot *ship*,

« vaisseau », étant du genre féminin, on remplacerait cette dénomination par le genre masculin en français, et l'on se servirait du terme bateaux-jumeaux, si l'expression était usitée dans la marine.

Le 1er juillet est un dimanche. Une pancarte affichée à l'entrée du salon informe les passagers que le service divin aura lieu à dix heures et demie. A défaut d'un « clergyman », c'est le commandant ou quelquefois le commissaire qui remplit les fonctions de l'ecclésiastique absent; mais ce cas ne se produit pas souvent, à ce qu'il paraît. Je ne me rappelle pas avoir une seule fois voyagé sur un vapeur anglais sans y rencontrer le clergyman traditionnel!

Nous avons parmi nous le « reverend Cox », qui va, non pas monter en chaire, parce qu'il n'y en a pas, mais simplement diriger le service, debout devant les fidèles qui ont répondu à son appel. Le salon contient un orgue, devant lequel s'est assis un voyageur de bonne volonté, les garçons ont distribué des bibles et des livres de psaumes, les cantiques succèdent au sermon. Il est d'usage que les passagers des secondes et des troisièmes soient admis dans le salon, temporairement transformé en église; ceux qui se sont rendus à l'invitation affichée à cet effet dans leurs classes respectives arrivent gantés et revêtus de leurs plus beaux habits et vont se grouper derrière les passagers des premières. Vers midi, le bateau a repris son aspect ordinaire, mais il n'en est pas de même des voyageurs. Dans tout milieu anglais on se compose une figure spéciale pour le dimanche, on ne rit pas, une partie de whist serait un crime, le domino un sacrilège! celui qui s'aviserait d'ouvrir le piano serait considéré comme un impie; on défend même aux enfants de se livrer à leurs jeux habituels.

Pour le soir, un nouveau service est annoncé, cette fois-ci dans le salon des deuxièmes. Une de nos demoiselles à marier, en retournant parmi nous, a été tellement impressionnée par un cantique que le « reverend » a choisi, qu'elle ouvre l'orgue et se met à nous le faire entendre en entier. J'apprécie beaucoup sa bienveillante attention, mais si l'on voulait bien reléguer l'instrument à fond de

cale jusqu'au bout de notre voyage, je n'en serais pas fâché.

On vient de découvrir, dans une des soutes, un individu qui s'y est clandestinement introduit à Wellington dans le but de se faire transporter gratis à Londres. L'idée n'est pas mauvaise et le stratagème réussit toujours, à moins que le capitaine ne décide de se débarrasser de l'intrus au premier port de relâche. Il en serait quitte dans ce cas pour recommencer sur un autre paquebot, et la distance qui le sépare de sa patrie se trouverait toujours réduite de moitié. J'assiste à l'interrogatoire qu'on lui fait subir. C'est un pauvre malheureux, ne possédant pas un sou vaillant et atteint de nostalgie; il a essayé de tous les métiers en Nouvelle-Zélande, il a même cherché de l'or — mais n'a trouvé, en place de pépites, qu'une série de déboires. Désirant retourner au pays natal, il s'est glissé dans sa cachette, muni de quelques jours de vivres, et s'est laissé surprendre par l'économe au moment où ses provisions touchaient à leur fin.

Captain Barnslow a bon cœur et se borne à lui faire observer que son procédé n'est pas des plus réguliers, et ne ferait pas les affaires de la compagnie s'il trouvait beaucoup d'adeptes. On aura pitié de lui et on le fera travailler en échange de son passage et de sa nourriture. Notre homme est ravi, et nous rions de l'aventure.

Les huit jours de beau temps que nous avons eus, et qui nous ont fait filer avec une vitesse moyenne de quinze nœuds, nous demandaient une revanche. Le vent s'élève, le ciel s'obscurcit, les rafales nous assaillent et la mer moutonne. Le baromètre a descendu considérablement et bientôt la bourrasque se déchaîne, les flocons de neige blanchissent le pont et la mâture, les vides se font à table, le fumoir devient désert.

Cette tempête dure trois jours. Quelque désagréable que soit le mouvement imprimé sans relâche au navire, quelque difficulté qu'on éprouve à se maintenir sans être renversé, j'éprouve un sentiment d'extase devant les éléments en fureur. La plupart de mes compagnons ne cessent de se plaindre, maudissent cet océan — soi-disant Pacifique —

et se blottissent dans des coins du salon, ou se couchent dans leurs cabines. Je m'enveloppe de mon grand manteau de voyage, et m'accroche dans une encoignure au premier appui que je trouve. De temps en temps, une lame passe par-dessus les bastingages et roule sur le pont; j'en reçois les éclaboussures, mais elles ne traversent pas l'imperméable dont je suis couvert. Ces vagues immenses semblent vouloir nous engloutir, et forment des creux gigantesques. Le *Tainui* plonge et se redresse comme un frêle esquif au milieu des ondes mugissantes; le tangage m'oblige à me cramponner solidement au boulon que j'ai saisi.

Un oiseau isolé, un seul albatros, nous suit depuis la veille. D'où vient-il, et où ira-t-il se reposer : sur une saillie de rocher ou un cap désolé? La terre la plus rapprochée du point où nous sommes se trouve à six jours de navigation; c'est la Terre de Feu, vers laquelle nous nous dirigeons. Au nord, un seul point minuscule sort de l'océan, c'est la petite île de Pâques, dont nous sommes séparés par une distance de 2500 milles; au sud, l'immensité, un inconnu sinistre.

C'est bien le nomade du Pacifique, perdu dans l'espace comme nous le sommes nous-mêmes. Cette nappe d'eau sans horizons lui fournit sa nourriture et lui servira de tombeau.

Le commandant me trouve posté dans mon coin, suivant les ondulations de ce vautour des mers. Il m'informe que la tempête que nous essuyons est un n° 9, suivant le livre de Bedford. Pour bien faire comprendre cette dénomination, une courte explication est indispensable :

La force du vent est indiquée dans ce guide marin par numéros; l'auteur commence par le n° 1, qui indique un calme plat, et finit par le n° 12, qui correspond au cyclone. Le n° 9, désigné par le capitaine, est qualifié de « forte tempête » (*strong gale*), et au moment même où il me donne ces explications, une vague énorme vient s'abattre sur le pont supérieur. Elle ne m'inonde pas, parce que je suis abrité dans une encoignure formant coupole au-dessus de ma tête, mais elle brise la claire-voie et pénètre comme

une avalanche dans le salon, dégringole le grand escalier, remplit le couloir et jette l'épouvante parmi les passagers blottis dans leurs coins. Je n'en demande pas plus et descends au plus vite; ce n° 9 pourrait me ménager d'autres surprises et m'envoyer ses cataractes jusque dans l'intérieur de mon refuge.

A la fin du troisième jour, la mer devient meilleure, mais le froid augmente. Le ciel gris nous envoie quelques giboulées de neige et de grêle, et nous enveloppe par moments d'un brouillard glacial. Parmi les passagers, il y en a plusieurs qui se feraient une fête d'apercevoir des icebergs, mais le commandant ne désire nullement les voir apparaître. Ce n'est pas la saison, du reste; dans l'hémisphère austral le plus grand nombre des banquises se rencontrent dans les mois de novembre, décembre et janvier, c'est-à-dire en été, tandis que juin et juillet sont l'époque où elles sont le moins fréquentes. La limite de ces glaces flottantes atteint quelquefois le 39e degré sud en été et le 45e en hiver; plusieurs cartes marines indiquent le 51e comme limite moyenne.

Il en est de ces icebergs comme des caprices du temps. Tel navire qui passera aujourd'hui dans une mer complètement calme, sans aucune trace de glace, sera suivi à un jour d'intervalle par un bâtiment qui, au même point en latitude, rencontrera un océan démonté parsemé de banquises. En 1843 et 1869, toute cette partie du Pacifique qui se trouve entre le 150e et 70e méridien est, a été remplie d'icebergs pendant huit mois de l'année.

Les commandants des deux lignes de navigation à vapeur entre la Nouvelle-Zélande et l'Europe ont des instructions de ne pas pousser leur route trop vers le sud, ce que sans cela ils seraient peut-être enclins à faire, à cause des vents favorables régnant fréquemment dans une zone plus méridionale. Les compagnies s'opposent énergiquement à ce que le désir d'accomplir une traversée rapide fasse commettre une imprudence dans une mer si peu fréquentée et où, en cas d'accident, tout secours ferait impitoyablement défaut.

Encore vingt-quatre heures et nous nous trouverons en

Passage du cap Horn.

face du cap redouté, presque constamment battu par des lames en furie, soulevées à la fois par les vents violents de l'est et de l'ouest, qui viennent s'entre-choquer à cette extrémité du globe. Du Pacifique à l'Atlantique, le passage pour les voiliers est de courte durée; les vents et le courant permettent de doubler le cap en quelques jours; mais les navires venant en sens inverse rencontrent parfois dans ces parages dangereux des vents et un courant contraires, qui commandent une extrême prudence, et les retiennent souvent pendant des semaines.

Beaucoup de navigateurs ont rapporté que, dans la direction que nous suivons, le vent d'est souffle ordinairement avec violence; il est à remarquer que notre commandant a doublé le cap plus de vingt fois, et qu'à deux exceptions près il a été constamment favorisé par une forte brise d'ouest, c'est-à-dire le contraire des constatations accréditées chez les marins.

La houle est formidable, mais les lames sont tellement espacées que notre *Tainui* semble s'avancer sur une nappe unie; le froid s'accentue, le thermomètre marque 3 degrés au-dessous de zéro. Le ciel est pur, et les nombreux oiseaux qui décrivent leurs orbes en suivant le navire sont un indice de la proximité de la terre. Une bande de baleines de petite taille montrent à peu de distance du paquebot leurs dos arrondis, tantôt plongeant, tantôt se redressant au-dessus de la surface de l'eau. Elles semblent ne vouloir nous quitter et nous indiquer notre route.

11 juillet. — Je monte de grand matin sur le pont; la nuit, le froid a été intense, et les officiers qui ont fait leur quart sur la passerelle ont le nez violacé et les mains engourdies. Une giboulée de neige, tombée dans la soirée, a déposé comme un immense linceul sur le beau steamer, qui marche, toutes voiles dehors, poussé par un vent favorable; cette couche de neige s'est congelée et les matelots la brisent à coups de pioche. Le soleil s'est levé majestueusement, et son disque de feu apparaît à travers un rideau de nuages; à l'horizon, la terre se dessine avec ses cimes étincelantes et ses arêtes dentelées.

Le coup d'œil est splendide et grandiose. Promenant mes regards dans cette immensité mystérieuse par un temps comme on n'en rencontre que rarement aux environs du Cap, mes idées se reportent à un voyage entrepris à une époque antérieure dans l'hémisphère boréal. Par une coïncidence bizarre, dix ans auparavant, je me trouvais jour pour jour sur un point du globe où l'horizon se perdait également dans l'inconnu des régions glaciales et dans l'inconnu. C'était au cap Nord, limite extrême de la Norvège et du continent européen. Ici, comme là-bas, l'œil se perd dans le mystère, et les découvertes accomplies par des navigateurs hardis laissent subsister bien des doutes et bien des lacunes.

La latitude la plus méridionale atteinte par les explorateurs est le 78e degré, situé encore à treize cents kilomètres du pôle antarctique. Ce fut James Ross qui pénétra deux fois dans ces zones éloignées. Balleny, Dumont d'Urville, Wilkes avaient exploré cette partie de l'océan avant lui, reconnu des côtes appartenant à une terre ferme, et découvert d'énormes cordons de glaces flottantes. La présence d'îles avait été constatée en plusieurs endroits, même par les baleiniers qui s'étaient risqués jusque sous ces latitudes avancées.

Ces terres, recouvertes de frimas et emprisonnées dans les banquises, portent les noms de Terres d'Alexandre, de Graham et de Wilkes. Les cartes mentionnent aussi les îles d'Enderby et de Kemp, les deux volcans jumeaux l'Erebus et le Terror. En dépit de ces données relativement vagues, on peut dire que l'incertitude continue à planer sur les immenses plateaux qui doivent émerger de la mer contiguë au pôle sud. En 1874, une expédition scientifique fut organisée, mais elle ne produisit que des résultats peu importants. Le *Challenger* s'est aventuré jusqu'au cercle antarctique polaire, mais n'a pu le franchir. A l'heure actuelle une expédition suédoise s'apprête à partir pour le sud du Pacifique, sous la direction du professeur Nordenskjöld. Le succès obtenu par ce vaillant explorateur dans son expédition au pôle nord, et le passage qu'il s'est

frayé à travers les glaces boréales jusqu'aux côtes du Japon, sont une garantie pour les soins qu'on apportera à la réussite de l'expédition qui s'organise.

D'autres passagers viennent me rejoindre et partager mon admiration et ma rêverie. On s'est emmitouflé de fourrures et de vêtements chauds, on bat des pieds et des mains, mais tout le monde s'accorde à dire que le spectacle est ravissant et qu'un temps exceptionnel favorise le passage de cette pointe extrême qui marque dans l'existence de tout voyageur. La poésie à laquelle nous nous livrons est interrompue par la cloche du déjeuner; ne laissons pas refroidir les *ham and eggs* qu'on est en train de servir.

CHAPITRE XVII

Le détroit de Magellan. — La Terre de Feu. — Rio de Janeiro. — Douane tracassière. — Une cuisine affreuse. — Les hôtels et les voitures. — Le Corcovado. — La baie de Rio. — Végétation tropicale. — La Tijuca. — Petropolis. — Le palais de l'Empereur. — Départ pour un voyage sur la côte. — Un horrible bateau. — Les Brésiliens. — Santos et différentes escales. — Desterro. — Rio Grande do Sul. — Une barre dangereuse. — Pelotas.

Dans la saison d'été, les paquebots, au lieu de contourner le cap Horn, passent par le détroit de Magellan. Ce passage, quoique abrégeant la route au point de vue du nombre de milles à parcourir, la retarderait à cette époque de l'année, à cause des dangers que présente la navigation dans le détroit par les courtes journées d'hiver. Le steamer *Cotopaxi* s'y est perdu dernièrement en venant heurter un rocher sous-marin dont aucune carte ne signalait l'existence.

Le détroit doit son nom au navigateur portugais Magalhaêns, qui le franchit en 1520, dans le cours de son voyage, le premier qui ait été accompli autour du monde. Par corruption, son nom s'est transformé en Magellan.

Ce grand explorateur subit le même sort que James Cook. Il fut massacré par les indigènes des îles Philippines en 1521, de même que Cook fut tué par les naturels des îles Sandwich en 1779. Coïncidence étrange, ces deux hardis marins moururent au même âge, cinquante et un ans.

En apprenant à Wellington que, dans cette saison, je serais privé du plaisir d'entrevoir les rivages pittoresques du détroit,

j'avais éprouvé une déception d'autant plus forte que, d'après mon calcul, nous aurions dû le franchir en temps de pleine lune. Somme toute je n'ai eu aucun regret; la navigation m'aurait révélé des sites de toute beauté, mais j'aurais manqué la vue des côtes fantastiques que l'océan sépare des glaces du pôle.

Voici les pics désolés de la Terre de Feu parfaitement visibles à l'œil nu; nous passons à une distance assez rapprochée des montagnes pour les discerner, et, les jumelles aidant, nous pouvons nous faire une idée du lugubre aspect de cette extrémité du continent américain. L'archipel de Diego Ramirez se trouve du côté de tribord, mais à une distance trop éloignée pour que nous puissions l'apercevoir; à droite, nous distinguons les îles Hermeti, échelonnées à quelques milles de la terre ferme. Peu après, le commandant nous signale les puissantes assises du Cap, se dressant sous un ciel d'azur à la pointe sud de l'île qui porte le même nom. Mes compagnons prétendent qu'il est indispensable de saluer le cap Horn par un *champagne cocktail*; cette proposition est votée à l'unanimité.

Au delà du promontoire nous trouvons une mer tranquille, les nuages se sont dissipés et le soleil éclaire de ses reflets dorés les cimes blanchies de ces côtes sinistres. La terre que nous voyons est peu habitée; un naufrage sur ces rivages équivaudrait à un échouement aux Nouvelles-Hébrides, la population ayant une réputation des plus mauvaises.

Beaucoup de navigateurs ignorent l'existence de certaines stations établies dans les derniers temps sur les côtes de la Terre de Feu pour porter secours aux naufragés.

A trente milles de distance, dans la baie de Saint-Sébastien, une station existe depuis quelques années; la République Argentine s'occupe en ce moment de l'établissement d'une colonie dans la baie du Bon-Succès en face de l'île des États, tandis que la Société des missionnaires de l'Amérique du Sud possède des représentants dans l'île de Grevy, faisant partie de l'archipel des Wollaston.

La lune, qui, comme je viens de le dire, est dans son plein, se lève dans tout son éclat et nous promet une sur-

prise pour le soir. Au moment où l'astre argenté, entouré de milliers d'étoiles étincelantes, éclaire l'horizon comme en plein jour, nous entrons dans le détroit de Lemaire. A droite, l'entassement quadrangulaire de l'île des États, couverte de neige et émergeant de la mer comme un énorme bloc de granit; à gauche, la côte de la Terre de Feu avec le cap San Diego. D'habitude, la nuit, les bateaux laissent l'île des États à bâbord, mais, malgré le fort courant qui règne dans le détroit, il n'y a aucun inconvénient à suivre cette route par un temps aussi clair que celui que nous avons la chance de rencontrer. Il faut un certain courage pour se dérober au spectacle de cette nature sauvage, et se soumettre aux exigences de la vie matérielle : cependant il est minuit et les dames se sont retirées depuis longtemps.

Le lendemain, nous distinguons à tribord les îles Falkland; le froid diminue sensiblement, et la mer ressemble à un lac; le 14, nous passons devant l'embouchure de la Plata. Nous en sommes séparés par une assez grande distance, mais le courant qui règne dans ces parages se fait fortement sentir, et pendant une demi-journée le tangage recommence, le vent varie, saute du nord au sud et du sud au nord. Bientôt la température monte dans des proportions incroyables; en douze heures, l'eau de mer indique une différence de huit degrés. Adieu les fourrures et les vêtements d'hiver; nous pouvons les reléguer au fond de nos malles et les échanger contre l'alpaca : le tropique est franchi, le firmament d'un bleu pâle nous envoie ses bouffées de chaleur. Jamais il ne m'est arrivé d'expérimenter une transition aussi brusque; en moins d'une semaine j'avais passé des frimas du cap Horn à la chaleur de l'équateur.

Tout le monde se sent revivre dans cette atmosphère clémente et idéale; notre *Tainui* fend silencieusement de son taille-mer les lames phosphorescentes, le souffle de l'alizé nous fait oublier la bise glacée de la Terre de Feu. Encore une dernière nuit à passer dans mon étroite couchette et je toucherai la terre promise du Brésil.

18 juillet. — Dès l'aurore je me trouve sur le pont.

Nous longeons les côtes, et apercevons la série linéaire de cônes qui précèdent l'arrivée à Rio. Le grand pic, ayant la forme d'un pain de sucre, et se dressant fièrement au milieu de pyramides moins élevées, nous prouve que nous approchons. La buée enveloppe ces montagnes, mais les rivages, qui commencent à se dessiner, sont colorés de toutes les teintes du prisme. Les clochers et les maisons deviennent visibles, toutes les lorgnettes se braquent dans une même direction, et chacun s'extasie sur la beauté incomparable du tableau qui se déroule devant nos yeux. Nous mouillons sur rade à deux milles de distance de la ville, entourés de nombreux bateaux à vapeur, aux pavillons différents.

Personne ne se presse au Brésil; nous attendons une heure avant qu'un remorqueur vienne accoster le paquebot, amenant à son bord la santé, la douane et l'agent de la compagnie. La fièvre jaune a fait des ravages épouvantables à Rio dans les mois de mars et d'avril; à l'époque où nous sommes, c'est la saison de l'hivernage, et bien probablement la maladie redoutée n'y régnera pas. Je tiens néanmoins à me renseigner d'une façon positive et m'adresse au médecin qui monte à bord; sa réponse est satisfaisante, quelques cas isolés se présentent toujours, mais ils sont rares. Je ne me suis jamais préoccupé du choléra, de la peste, des maladies endémiques ou des fièvres pernicieuses qui peuvent régner dans les pays où je débarque; seule la fièvre jaune, maladie terrible contre laquelle nulle précaution ne vous met à l'abri, m'effraye au plus haut degré.

Si par malheur l'épidémie avait existé à terre, j'aurais tout simplement changé mon itinéraire; les tristes souvenirs qui se rattachent pour moi à des amis débarqués dans l'Amérique centrale et décédés au bout de peu de jours, à la suite de ce fléau, me donnent le droit de craindre cette seule maladie dans le cours de mes pérégrinations.

Quiconque se propose de descendre à terre à Rio, comme cela se pratique dans n'importe quel port du monde, se trouve désappointé. Un règlement de douane absurde vous empêche de charger vos bagages dans une embarcation et de vous rendre au bureau où la vérification se fait d'habi-

tude. Deux douaniers font la police à bord et vous défendent d'emporter quoi que ce soit. Vos malles seront transportées à la douane dans un chaland, et c'est là que vous pourrez les réclamer le lendemain. Les employés s'en vont à trois heures, et — toujours parce qu'on ne se presse nullement — le chaland a peu de chance d'arriver à quai assez à temps pour qu'un fonctionnaire fasse l'examen scrupuleux du contenu le jour même.

Comme faveur, le sbire à l'air rébarbatif qui fait fonction de sentinelle devant le grand escalier m'autorise à emporter un sac de voyage qui contient mes objets de toilette. Je prends congé de mes compagnons de voyage avec lesquels j'ai passé vingt-deux jours de mon existence, sans que peut-être j'en revoie jamais un seul, et prends place dans le remorqueur, qui me conduira au débarcadère.

Le premier souci qui s'impose est le choix d'un hôtel. Dans l'intérieur de la ville il y en a peu, et ils sont tous mauvais; il faut se rendre dans les faubourgs et prendre la direction de Botafogo pour trouver à se loger convenablement. Les prix des voitures sont exorbitants et atteignent le quintuple de ce que coûte un fiacre à Paris; les tramways sillonnent toute la ville et les alentours. Grâce à l'obligeance d'un habitant je puis profiter de l'un de ces moyens de transport, et j'arrive dans la région suburbaine, où j'ai l'espoir de trouver une chambre à mon goût.

J'épargnerai au lecteur le récit de tous les déboires qui ont précédé mon installation dans une pièce modeste située au quatrième étage. Après avoir visité les trois meilleurs hôtels, sans trouver une seule chambre disponible, j'ai été fort content, de guerre lasse, de trouver un gîte à l'hôtel Freytas, mais sans me douter encore de ce que pouvait être l'élasticité d'un matelas brésilien, pas plus que du singulier plaisir que semblent éprouver deux mères de famille à carillonner jusqu'à une heure avancée de la nuit. Un dîner détestable étant venu s'ajouter aux charmes de cette délicieuse résidence, je me remis en campagne le lendemain matin et me logeai finalement dans une maison meublée tenue par une dame française.

Le Pain de Sucre à Rio.

Il me tarde d'être en possession de mes bagages. Je cours à la douane, n'y trouve encore rien, et retourne à bord du *Tainui*. Voilà mes malles chargées dans un chaland plein de pommes de terre, amarré tranquillement à côté du paquebot. Il faut s'armer de patience dans ce pays-ci. Au bout de deux heures, le patron se décide à mettre à la voile, et ce n'est que dans l'après-midi qu'après des formalités compliquées, ces bagages peuvent sortir des bureaux de la douane, et me suivre sur une charrette vers mon nouveau logis.

Un vieux résident étranger de Rio me disait un jour : « Tout ce que Dieu a créé ici est adorable : tout ce que l'homme y a fait est affreux ». La vérité de cette profession de foi ne tarda pas à me sauter aux yeux. Rio est une ville ancienne et sale, aux rues étroites, sans aucun édifice public ou monument susceptible de réjouir les yeux. Les détritus de toute sorte jonchent le sol, le balayage ne grèvera pas le budget, et les odeurs malsaines vous poursuivent partout.

La cuisine est horrible, et se compose de plats qu'il est difficile de qualifier. Viandes hachées menues, ou servies en guise de boulettes, saupoudrées de farine qu'on serait tenté de prendre pour de la sciure de bois; pénurie de bons légumes et le reste à l'avenant. J'en arrivais à regretter la cuisine — bien modeste cependant — de la Nouvelle-Zélande; le gigot de mouton traditionnel des colonies australiennes aurait constitué un régal pour moi!

Le touriste qui débarque dans la capitale du Brésil a entendu parler de cette fameuse rua do Ouvidor, la rue de Rivoli de Paris, la Regent street de Londres, le Tolède de Naples. Il désire se plonger dans les délices d'une promenade à travers cette artère du mouvement et admirer les magasins qui en rehaussent l'attrait. O cruelle déception! Cette fameuse rue principale de la ville a quelques mètres de largeur : pas assez pour que deux voitures puissent s'y croiser sans inconvénient pour les passants; aussi, afin d'éviter les accidents, la circulation des véhicules y est interdite. Comme magasins, pas un seul qui mérite la peine qu'on s'y arrête, des boutiques de troisième rang, comme on les

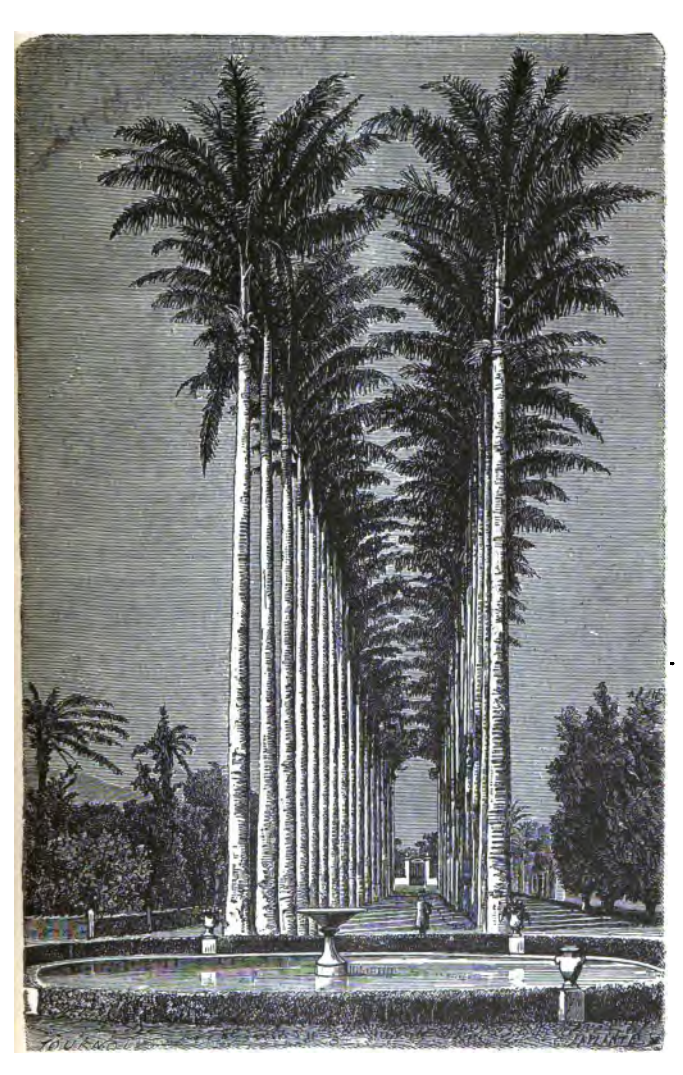
trouve dans les vieux quartiers de Paris. Franchement, messieurs les Brésiliens, votre rua do Ouvidor est une singulière mystification; il y a affluence de promeneurs et de gens arrêtés sur le seuil d'une porte ou au coin d'un trottoir — mais ce qu'ils peuvent bien y regarder, je me le demande en vain.

En s'approchant de Botafogo, les rues s'élargissent, les maisons, d'une construction plus récente, deviennent un peu plus propres: la verdure des parcs et le feuillage des palmiers produisent une impression plus favorable. On se rapproche de la baie, dont une profonde échancrure est desservie par une ligne de tramways. Bientôt vous avez quitté la ville; l'œuvre de l'homme finit — pour parler le langage du vieux résident, — la création vous réserve ses surprises et vous met en présence d'une nature de toute beauté.

J'avais pu juger superficiellement de la grandeur pittoresque de la baie de Rio, en arrivant dans le port; mais il me tardait d'avoir une vue complète de l'ensemble et d'établir la comparaison entre la baie de Sydney et celle où je me trouve maintenant. A cet effet, je me rends à la station du chemin de fer du Corcovado.

Le Corcovado est une montagne presque à pic. Un petit chemin de fer, de construction ingénieuse, conduit jusqu'au sommet. Plus on monte, plus on est saisi d'admiration en présence du panorama superbe qui vous entoure de tous côtés. La végétation puissante des tropiques présente toutes les gammes du vert, et l'abondance des fleurs, aux couleurs éclatantes et variées, ajoute un charme de plus au magnifique décor à travers lequel vous continuez votre route ascensionnelle. La locomotive, poursuivant son chemin, parfois avec des coups saccadés, vous transporte au-dessus d'un précipice béant dont un pont suspendu en fer relie les bords escarpés. Les ravins se succèdent, l'horizon s'élargit et bientôt un spectacle grandiose se découvre à vos regards.

Le train s'arrête, vous êtes arrivé à l'endroit d'où un petit sentier en zigzag vous conduit en deux minutes à la pointe extrême de la montagne. Un kiosque, qui abrite du soleil, a été bâti sur cet emplacement, dominant l'espace de



Allée de palmiers à Rio.

tous côtés et offrant un coup d'œil qui vous cloue au sol dans une muette admiration.

La ville de Rio de Janeiro, étendue à vos pieds; la baie ravissante aux eaux limpides se déroulant en demi-cercle devant vous, et une série de monts et de pics, sortant de la mer ou se perdant dans la brume laiteuse de l'horizon; à votre droite, une ligne de verdure, parsemée de coquettes villas et d'habitations aux toitures coloriées; le jardin botanique, dont les palmiers géants aux troncs perpendiculaires semblent toucher le ciel. Ma conviction est faite : quelques bons souvenirs que j'aie gardés de la baie de Sydney, quelque grand qu'ait été mon plaisir de la parcourir maintes fois et dans tous les sens, quelque grandiose que soit l'aspect de tout ce qui entoure Port-Jackson, le panorama que j'ai aujourd'hui sous les yeux dépasse les sites les plus vantés de la capitale de la Nouvelle-Galles du Sud. Les tons chauds et satinés répandus sur la grande ville éparpillée comme dans une vallée, les teintes veloutées des mamelons et des pyramides sortant de l'eau azurée, les côtes admirablement découpées et couronnées de rochers aux formes bizarres, les courbes gracieuses des chaînons se perdant sous un horizon vaporeux, forment un tableau que les couleurs d'aucune palette ne pourraient rendre, qu'aucun pinceau ne saurait tracer.

Du point culminant où je suis placé, la vue embrasse une nature incomparable; je cherche vainement, dans mes souvenirs, un panorama plus pittoresque, une merveille égale en poésie : je ne la trouve pas. Décidément la baie de Rio est ce que j'ai vu de plus sublime au monde, le chef-d'œuvre de la création!

Une seconde excursion sur les hauteurs qui s'élèvent derrière la métropole m'offre des points de vue rivalisant en beauté avec l'ascension du Corcovado. Ce sont les collines de la Tijuca, noyées sous une végétation puissante, ornées d'immenses bouquets de fleurs. Beaucoup d'habitants y possèdent des chalets et des villas, où ils passent les mois les plus chauds de l'année. La température y est plus fraîche et remplace avantageusement l'atmosphère embrasée

de la capitale, les miasmes pernicieux d'une ville insuffisamment assainie.

Nous étions à l'époque de l'hivernage au moment où je suis débarqué au Brésil; toutefois je ne m'en aperçois guère. La chaleur, sans être accablante, peut se comparer à notre température du mois de juillet; je me fais facilement une idée de l'effet que doit produire le soleil torride en été. Après le coucher du soleil, un certain refroidissement se fait fréquemment sentir; le nouvel arrivé surtout, non habitué au climat, s'enrhume s'il s'expose trop à l'air ou néglige de se couvrir, et le terrible fléau du pays le guette comme un spectre menaçant.

En dehors de la villégiature de la Tijuca, Rio possède des environs charmants, que la flore tropicale a revêtus de ses attraits délicieux. En traversant une partie de la baie en bateau à vapeur, on débarque sur un point d'où un chemin de fer en ligne ascensionnelle conduit à la ville de Petropolis, résidence préférée de beaucoup d'habitants dont les affaires ne nécessitent pas l'aller et le retour quotidiens à la capitale.

On m'informe que le bateau part à sept heures du matin, et que j'aurai trois quarts d'heure de voiture pour me rendre de mon hôtel à l'embarcadère. C'est une excursion compliquée, en ce sens qu'une voiture doit être commandée à l'avance; le garçon s'en charge et m'assure qu'avant six heures un buggy se trouvera devant ma porte pour me conduire à la jetée. Mis au courant de la taxe effrayante imposée par les automédons, je demande le prix.

C'est 6 000 reis — soit environ seize francs! Le chiffre fantastique de 6 000 n'a plus de mystère pour moi; tout se compte par milliers d'unités dans cette curieuse monnaie, et la réduction en francs est bientôt faite. Un reis représente à peu près 1/3 ou 1/4 de centime; cela dépend du taux de change.

Ce qui fait trembler les premiers jours, avant d'être habitué à cet alignement de zéros, c'est le montant des dépenses qui se dressent devant votre imagination terrifiée. Une bouteille de vin, comptée à 2 000 reis; une note d'hô-

tel, s'élevant à 20 000; un billet de chemin de fer, tarifé à 10 000! Toutefois la réduction en monnaie française de la somme exigée par un cocher disposé à me conduire moyennant cette redevance fabuleuse ne me satisfaisait pas. En voyageur pratique, je me figurais qu'il devait y avoir un moyen de locomotion moins coûteux qu'un buggy à 16 francs. A Rio, comme partout ailleurs, il doit exister des gens auxquels la bourse ne permet pas une dépense aussi exagérée, et ces gens-là trouveront moyen de rejoindre le bateau en temps utile et à des conditions plus économiques.

« Mais monsieur n'a qu'à prendre le tramway au coin de la rue, me dit la maîtresse de l'hôtel; il passe toutes les dix minutes. »

La capitale du Brésil offre cette particularité que le service des tramways n'est pas interrompu pendant la nuit; je crois bien qu'elle est la seule ville au monde où cette facilité de circulation nocturne existe jusqu'à présent.

Il fait nuit close encore, quand en effet le lendemain matin je vois apparaître la lanterne rouge de la voiture, et moyennant quelques sous j'arrive à destination. Deux avocats de province se rendent, comme moi, à Petropolis. Ils se proposent d'y passer la journée et de retourner le soir. Comme je leur demande quelques renseignements en montant dans le train, qui part immédiatement après notre débarquement du bateau, ces messieurs m'engagent courtoisement à me joindre à eux; nous prendrons après déjeuner une voiture, nous ferons la tournée réglementaire, et nous serons rentrés à Rio vers les huit heures.

J'accepte avec empressement. La locomotive commence une ascension presque aussi raide que celle du Corcovado, car Petropolis se trouve situé sur une montagne. La route est très belle, la végétation des plus luxuriantes. Quelques petites cascades ruissellent au milieu des coupées le long des rochers; les rayons du soleil leur communiquent les prismes de l'arc-en-ciel.

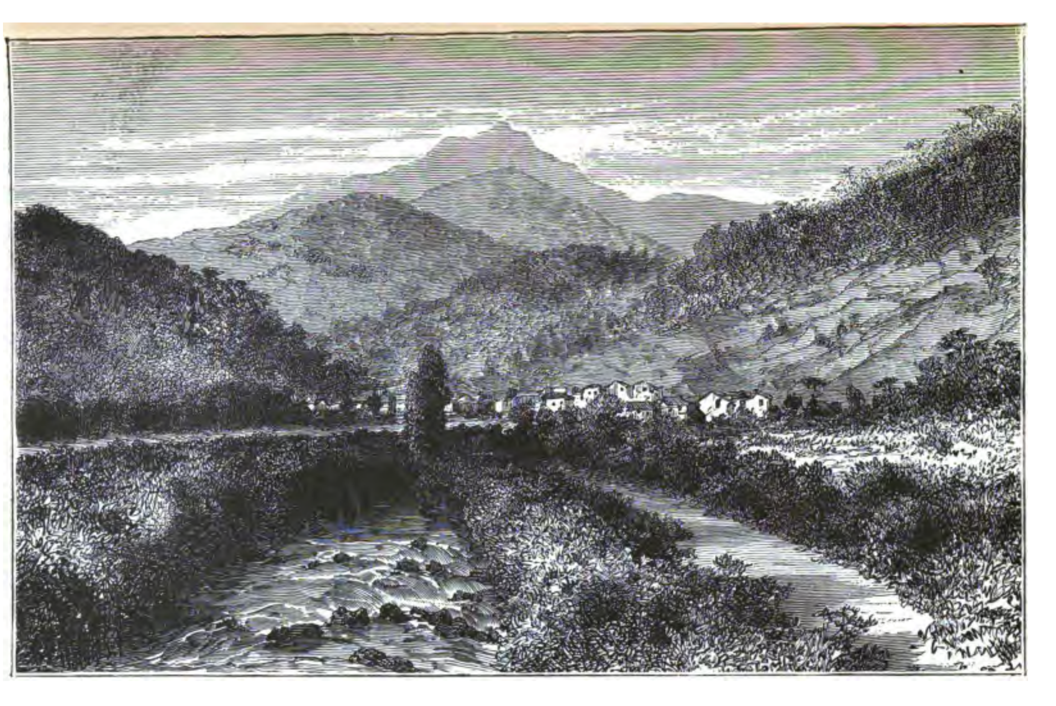
Les bambous, qui abondent dans cet enchevêtrement de végétation tropicale, sont d'une hauteur exceptionnelle; j'en

ai vu quelquefois d'aussi gros, mais jamais d'un pareil développement. Du reste, plusieurs fois au cours de mon voyage au Brésil, le volume de certaines plantes et de quelques arbres m'a frappé. Je n'ai rencontré nulle part des manguiers atteignant de pareilles proportions; les palmiers ont une taille gigantesque, le caféier même me paraît plus grand que dans d'autres pays.

Petropolis ressemble plutôt à une campagne qu'à une ville. De coquettes maisons, disséminées sur un espace assez étendu, respirent l'aisance; ce ne sont pas les déshérités de la fortune qui doivent les habiter. Nous déjeunons d'abord à l'hôtel de Bragança, et commençons par une promenade à pied. Voici le palais de l'Empereur, modeste bâtiment, bourgeoisement meublé et ressemblant plutôt à un hôtel de province qu'à la demeure d'un souverain. Nous le parcourons entièrement; il ne présente aucun intérêt particulier.

Dom Pedro menait une existence des plus simples; sa fortune était loin d'être considérable; il la prodiguait volontiers aux pauvres et aux institutions de bienfaisance. On m'affirmait partout que le pays était très démocratique, qu'on avait une haute estime pour l'empereur à cause de ses qualités personnelles et de son noble caractère, mais qu'il était à prévoir que, dans un avenir prochain, les opinions républicaines prendraient le dessus et amèneraient la chute de la monarchie. J'étais loin de prévoir alors que l'époque était si proche où les menées des révolutionnaires déposséderaient de son trône un noble vieillard, pour mettre le gouvernement entre les mains d'une bande d'aventuriers. Et cependant personne ne s'attendait à l'avènement au trône du comte d'Eu le jour où dom Pedro succomberait. Le fils n'avait jamais su acquérir les sympathies dont jouissait le père, même parmi les politiciens rêvant une république à courte échéance. J'ai pu me convaincre de cette sympathie pour l'empereur détrôné peu après, lorsqu'un cerveau mal équilibré lui tira un coup de revolver; cet attentat eut lieu le soir même de mon arrivée.

Mes aimables ciceroni font avancer une voiture décou-



Environs de Petropolis.

verte ; nous avons quatre heures pour voir les alentours. Ces environs sont charmants; une verdure abondante s'étend de tous côtés, les rosiers et les camélias se comptent par milliers, et parmi les différentes plantes et arbustes des tropiques. je revois mes anciens amis de la Nouvelle-Calédonie : le pin colonnaire et le flamboyant. Les descentes et les montées du chemin nous découvrent des coups d'œil variant sans cesse, de temps en temps un panorama ravissant.

Nous nous reposons devant une chute d'eau, qui sert de force motrice à deux filatures; c'est la *Cascatinha*, « la Cascade », promenade traditionnelle du touriste qui visite Petropolis.

Au lieu de retourner à Rio par le bateau, mes compagnons se décident pour un détour en chemin de fer, qui nous fera suivre le cercle décrit par la baie, et nous ramènera en ville en deux heures de temps. Pendant la descente de Petropolis à la vallée je m'extasie devant le superbe tableau que la montée du matin ne m'avait permis de goûter que partiellement. Au surplus, la buée matinale m'avait caché bien des perspectives; en ce moment-ci le soleil se couche, le charme de ses rayons expirants se mêle aux effluves embaumés du paysage merveilleux, et là-bas dans le lointain, au fond de cette baie pittoresque, je distingue le Pain de Sucre, le Corcovado, la métropole, dont les lumières commencent à briller à travers un crépuscule qui ne dure que peu de minutes sous cette latitude.

La vie au Brésil est très chère; il n'existe qu'une seule jouissance à bon marché : c'est une tasse de café, qui se paye trois ou quatre sous et dont la qualité laisse d'ineffaçables souvenirs à quiconque en a goûté. Une soirée au théâtre prend les proportions d'un événement dans le budget d'un père de famille. La loge coûte un prix insensé, la voiture au chiffre fabuleux de milliers de reis vient s'ajouter aux menues dépenses, et le papa qui y conduit ses filles est heureux d'en être quitte pour une addition de deux cents francs. En dehors de deux ou trois théâtres, il n'y a pas de distractions; je trouve à passer mes soirées agréablement

au cercle où l'on a eu l'obligeance de m'inscrire et où je trouve les journaux et les feuilles illustrées d'Europe.

Mon programme de voyage comportait la République Argentine et l'Uruguay. Je me décide à prendre un bateau qui part de Rio pour Montevideo, avec escales. Au lieu de faire le voyage de Montevideo en trois jours par steamer direct, j'en mettrai douze et aurai l'occasion de visiter plusieurs ports de la côte méridionale du Brésil. On m'affirme que le bateau est excellent, bien tenu et que le voyage sera une véritable excursion de plaisir. En effet, une inspection sommaire du vapeur me produit une impression favorable; le directeur de la compagnie, à qui je suis présenté par l'obligeant M. Palm, consul général des Pays-Bas, me garantit l'usage exclusif d'une cabine et me conduit lui-même à bord pour me présenter au commandant et me recommander à ses bons soins.

Je paye mon passage 120 000 reis, mon passeport a été visé par la police et par le consulat — formalité indispensable pour pouvoir quitter le pays, — et je m'embarque trois jours après avec l'illusion d'un novice qui s'en est rapporté aveuglément aux promesses tentantes d'une annonce de journal, confirmées par les renseignements obtenus à Rio.

Comme je dois repasser par la capitale du Brésil à mon retour en Europe, j'y laisse une partie de mes bagages, que de cette façon je réduis de moitié. La propriétaire de l'hôtel promet de me procurer un moyen de transport; ce sera une voiture où je trouverai à me placer moi-même et qui ne coûtera que la somme modeste de 3000 reis.

« La voiture de m nsieur est avancée! »

Le véhicule ne ressemble ni à un char romain, ni à un carrosse de gala; il présente plutôt quelque analogie avec un chariot de maraîcher. L'attelage consiste en un âne gris, et le cocher est en manches de chemise. Je prends place à côté de lui sur une planchette large d'au plus quinze centimètres et nous nous mettons en route. Les ressorts faisant défaut, le cahotement sur les pavés est des plus désagréables et j'en ai pour une heure à peu près à parcourir la ville dans ce luxueux équipage.

Le départ du *Rio de Janeiro*, appartenant à la *Companhia nacional de navegaçâo a vapor*, est annoncé pour midi. Le pont est encombré comme un navire d'émigrants; j'ai la plus grande peine à me frayer un passage à travers cette cohue et à mettre mes effets en sûreté dans ma cabine. Dans l'Amérique du Sud, tous les bateaux en partance offrent le même spectacle; pour cinquante voyageurs, il y a cinq cents amis et parents qui viennent faire leurs adieux et ne quitteront le paquebot qu'au dernier moment.

On ne s'embrasse pas, on ne se serre pas la main de la façon usitée chez nous, on ne se frotte pas le nez comme en Nouvelle-Zélande, mais on se tape dans le dos, tout en se tenant des discours qui n'en finissent pas. A la fin, les accolades sont terminées, les parents attendris agitent encore leurs mouchoirs en guise d'adieu, et nous partons.

L'illusion que je m'étais faite de ce « voyage d'agrément » ne tarda pas à s'évanouir; mon existence à bord de ce paquebot était destinée à s'écouler sous les formes d'un manque absolu de bien-être, à revêtir le caractère d'une réclusion, où les privations et le dépit se feraient concurrence. A part le directeur d'une compagnie d'émigration de Hambourg et deux passagers suisses, je me trouve parmi une cinquantaine de Brésiliens, tous plus sales et plus mal élevés les uns que les autres, fumant partout et pendant toute la journée, crachant et jetant des pelures d'oranges sur les tapis, sur le pont et dans l'escalier, chantant, criant, hurlant, et continuant leur tapage jusqu'après minuit.

Le bateau est affreusement mal tenu, tout y est d'une malpropreté repoussante. La nourriture ne se décrit pas; c'est un mélange de substances que l'estomac d'une autruche se refuserait à digérer. Rien qu'à voir la cuisine qui se trouve sur le pont, et le cuisinier qui manipule les comestibles, on est pris de dégoût. Les oignons et l'ail entrent dans la préparation de chaque plat, on en met dans la soupe, sur le poisson, dans chaque sauce, même dans la salade. Je m'étonne de ne pas en rencontrer dans mon café!

Jolie perspective! Faudra-t-il que je reste séquestré

pendant douze jours sur un pareil bâtiment? Hélas! à moins de descendre le lendemain à Santos et de retourner à Rio, je serai forcé de subir ma peine jusqu'au bout. Comme je jalouse les forçats de la Nouvelle-Calédonie!

A la pointe du jour, nous remontons la rivière, et peu après, nous arrivons à Santos. L'ordre que j'avais donné à mon garçon de cabine de me réveiller à six heures était complètement superflu. Pendant tout le cours de mon voyage je serai réveillé à cette heure matinale par une sonnette énorme qui fait le vacarme d'un clocher de cathédrale; c'est l'heure où le café est servi dans le salon, tabagie permanente qu'on ne juge même pas à propos d'aérer.

Le *Rio de Janeiro* s'arrêtera cinq heures à Santos. J'en profite pour me promener, soit à pied, soit en tramway. Il n'en faut pas plus, du reste, pour visiter jusqu'à la dernière ruelle d'une ville peu attrayante.

Santos est le siège d'un important commerce de cafés. On y trouve un nombre considérable de négociants allemands, qui expédient le grain — d'excellente qualité — aux marchés d'Europe. Quelques maisons brésiliennes seulement partagent avec celles des Allemands les bénéfices que produit l'exportation du café; on peut s'y enrichir rapidement, comme le prouve le chiffre d'affaires qui m'a été donné par un des habitants de Rio. La maison principale de Santos a reçu en commission du 1er juillet 1888 au 30 juin 1889 un total de 232 000 sacs, provenant des planteurs établis dans la province. Le prix moyen d'un sac est de 80 francs, et la commission portée en compte par les négociants est généralement de 3 pour 100. Cette maison aurait donc réalisé un bénéfice de 5 à 600 000 francs dans la dernière année. L'exercice ne compte pas de janvier à fin décembre, mais de juillet à fin juin; ce calcul est basé sur le commencement de la récolte.

Je comprends qu'on aille s'établir à Santos pour y faire fortune et se rapatrier le plus vite possible. Comme séjour, la ville n'offre aucun charme. En été, la chaleur est étouffante et la fièvre jaune y fait des ravages constants.

Notre bateau fait trois escales, dont les beautés m'ont

laissé assez froid. Ce sont Paranagua, Antonino et San Francisco, petites villes sans importance, aux cailloux pointus, sales et poudreuses, aux maisons délabrées, parfois tombant de vétusté. La dernière forme un triste contraste avec son opulent homonyme des États-Unis.

Un des deux Suisses et le Hambourgeois quittent le bateau à San Francisco. Je regrette beaucoup leur départ; il ne me restera maintenant que l'autre fils de l'Helvétie avec qui je pourrai m'entretenir. Ces messieurs se rendent à Joinville, où la Société d'immigration allemande a fondé une colonie, qui, à ce qu'il paraît, est en pleine prospérité. La ville doit son nom au prince de Joinville, qui a épousé une fille de l'empereur dom Pedro, et vendu à la compagnie hambourgeoise une étendue de terrain considérable, sur laquelle la cité a été bâtie.

Quelques Brésiliens, parmi lesquels une sage-femme, vêtue de loques pendant tout son séjour à bord, mais habillée en satin et ornée de brillants au moment du départ, descendent également. Malheureusement il nous arrive d'autres passagers, qui ne rendent pas de points aux disparus. Toute la population de San Francisco vient à bord pour leur taper dans le dos.

Nous comptons arriver à Desterro dans la matinée, mais cet espoir est déçu; nous échouons sur un banc de sable et ne sommes remis à flot qu'à la marée montante. Résultat de l'accident : une journée de perdue, parce qu'avant la nuit on ne pourra terminer les opérations de débarquement et d'embarquement de la cargaison.

La baie de Desterro est superbe. Quoique le tropique soit dépassé depuis longtemps et que ces rivages soient situés sous la zone tempérée, la fertilité du sol se manifeste encore par une riche végétation d'apparence tropicale. La canne à sucre, les palmiers et les bananiers y croissent en profusion à côté d'arbres de haute futaie, couvrant les vallées et même les montagnes. La ville est bâtie sur l'île Sainte-Catherine, éloignée de quelques milles de la terre ferme. Elle est grande à peu près comme Santos, mais son commerce est tout local.

J'achète deux douzaines d'œufs frais, quelques boîtes de biscuits anglais, de sardines et autres comestibles, et complète mes provisions par six bouteilles de pale ale, cette boisson étant épuisée à bord, et le vin étant impotable. A Santos déjà, j'étais revenu un panier au bras, comme la cuisinière qui vient de faire son marché.

Le commandant me reproche de manquer de goût, en n'appréciant pas la cuisine brésilienne; parmi mes compagnons il y en a qui me lancent des regards furibonds. Cela me touche bien peu; je leur laisse la volupté de savourer le pot pourri qu'on leur sert, pourvu qu'on me permette de pourvoir moi-même à mes repas, et d'essuyer scrupuleusement les assiettes et les ustensiles dont j'ai à me servir.

Le baromètre descend dans de fortes proportions, le vent se lève impétueusement, la mer est agitée et moutonne. Le capitaine craint le *pampero*, ouragan qui vient des *pampas* de l'intérieur et rend dangereux les parages de l'embouchure de la Plata. Ce pronostic ne me sourit guère; le passage de Desterro à Rio Grande do Sul a déjà la réputation d'être généralement mauvais; si un pampero vient s'ajouter aux délices de ma traversée, il ne manquera plus rien au charme de ce voyage de plaisir!

Un passager malade est non pas porté, mais hissé à bord; à voir ses traits décomposés et ses joues décharnées je le prends pour un malheureux dans la dernière période de la phtisie. Cependant la maladie de cet homme est d'un tout autre genre, et, grâce à un changement de climat, on espère le guérir en moins d'un mois. Il est atteint du berri-berri, maladie aussi fréquente au Brésil que dans certains pays de l'Inde. D'après les affirmations d'un médecin que j'ai questionné plus tard à ce sujet, le berri-berri du Brésil ne se manifeste pas exactement par les mêmes symptômes que le fléau indien. Les jambes s'engourdissent et sont frappées d'une paralysie qui tend à remonter vers le milieu du corps. Si elle atteint le ventre, le patient en meurt généralement.

C'est bien le reste d'un pampero que nous essuyons, la

mer est très grosse et le vent souffle avec violence. Le bateau, qui est à roues, est fort stable à la mer et roule bien moins que ne l'aurait fait un steamer à hélice. A côté de tant de défauts, je suis content de lui trouver enfin une qualité. Néanmoins beaucoup de passagers sont malades, et l'intérieur n'y gagne pas en propreté. Les valides chantent et crient sans désemparer. J'ai trouvé à l'avant du navire, parmi les passagers des troisièmes, une brave femme française avec une charmante fillette de quatre ans, dont la société me plaît mieux. La mère et l'enfant reviennent de Rio et rentrent à Porto Alegre, où le ménage est établi. La pauvre petite a été mordue par un chien enragé; sa jambe présente une cicatrice énorme.

Rio de Janeiro possède un médecin qui a suivi à Paris les cours de M. Pasteur, et guérit les morsures suivant la méthode adoptée par le grand savant. La fillette vient d'être soignée par le praticien de la capitale et ne paraît pas se douter du terrible danger auquel elle a échappé, du moins je l'espère, autant pour ses quatre ans, pleins de gentillesse et d'entrain, que pour la mère dévouée et le père qui attend avec impatience leur retour dans la ville où il travaille.

Le lendemain, le temps s'est calmé, nous naviguons dans une eau parfaitement tranquille. Les montagnes ont disparu et la côté que nous suivons est un rivage plat et sablonneux, sans aucune verdure ou végétation. A huit heures du soir nous jetons l'ancre devant la fameuse barre de Rio Grande do Sul.

Cette barre est excessivement dangereuse; elle a été la cause de nombreux naufrages, surtout à une époque antérieure où les steamers n'avaient pas encore remplacé la navigation à voiles. Le banc de sable qui défend l'accès de Rio Grande s'étend sur une largeur considérable; il change continuellement de forme, et la passe qui existe aujourd'hui peut être obstruée le lendemain. Depuis quelques années, la surveillance a été beaucoup améliorée par les soins du gouvernement, et les sondages se font d'une façon permanente.

J'achète deux douzaines d'œufs frais, quelques boîtes de biscuits anglais, de sardines et autres comestibles, et complète mes provisions par six bouteilles de pale ale, cette boisson étant épuisée à bord, et le vin étant impotable. A Santos déjà, j'étais revenu un panier au bras, comme la cuisinière qui vient de faire son marché.

Le commandant me reproche de manquer de goût, en n'appréciant pas la cuisine brésilienne; parmi mes compagnons il y en a qui me lancent des regards furibonds. Cela me touche bien peu; je leur laisse la volupté de savourer le pot pourri qu'on leur sert, pourvu qu'on me permette de pourvoir moi-même à mes repas, et d'essuyer scrupuleusement les assiettes et les ustensiles dont j'ai à me servir.

Le baromètre descend dans de fortes proportions, le vent se lève impétueusement, la mer est agitée et moutonne. Le capitaine craint le *pampero*, ouragan qui vient des *pampas* de l'intérieur et rend dangereux les parages de l'embouchure de la Plata. Ce pronostic ne me sourit guère; le passage de Desterro à Rio Grande do Sul a déjà la réputation d'être généralement mauvais; si un pampero vient s'ajouter aux délices de ma traversée, il ne manquera plus rien au charme de ce voyage de plaisir!

Un passager malade est non pas porté, mais hissé à bord; à voir ses traits décomposés et ses joues décharnées je le prends pour un malheureux dans la dernière période de la phtisie. Cependant la maladie de cet homme est d'un tout autre genre, et, grâce à un changement de climat, on espère le guérir en moins d'un mois. Il est atteint du berri-berri, maladie aussi fréquente au B[illegible]
que dans certains pays de l'Inde. D'après les affi[illegible]
d'un médecin que j'ai [illegible] né plus tard
berri-berri du Brésil [illegible] este pas ex[illegible]
mêmes symptôm[illegible]
gourdissent
remonter
le patient [illegible]
C'est [illegible]

mer est tr[illegible] min
bateau. qu[illegible] ro-
bien m[illegible]
de tan[illegible] est
qualit[illegible] des
l'interieur [illegible] dû
et crien[illegible] au !
parmi le[illegible] es :
çaise ave[illegible] tant
société [illegible]
Rio et [illegible] ; la
La pauvr[illegible] vagon
jambe [illegible] d'eau
Rio [illegible] aloès
les cour[illegible] t dans
méthode [illegible] sses de
d'être soign[illegible] ouettes
pas se donne[illegible] ns cette
du moins [illegible] e vache
de gentillesse [illegible] ncs, mais
père qui atten[illegible] édiées en
où il travail[illegible] des États-

Le [illegible]
dans [illegible] ée que Rio
disparu [illegible] hôtel assez
sablemen[illegible] reçoit l'ordre
heures [illegible] s que je com-
de Ri[illegible] n simple coup
Ce[illegible] é qu'on estime
[illegible] sur les bateaux.
[illegible] e fait un cadeau
[illegible] à bord : douze
[illegible] r courrier.
[illegible] comme négociant
[illegible] le faire une prome-
[illegible] introduire au cercle,
[illegible] attendais guère à ren-
[illegible] brésilienne. L'étage

supérieur est dominé par une plate-forme, d'où l'on jouit d'un beau panorama sur les environs.

Le *Rio de Janeiro* est retourné à Rio Grande ; la majorité des passagers a quitté le steamer, mais d'autres, encore plus nombreux, ont pris passage pour Montevideo.

J'ai renouvelé mes provisions, et m'embarque le soir, parce que le départ est annoncé pour six heures du matin. En entrant dans ma cabine, je trouve un gros personnage ronflant du sommeil du juste dans la couchette au-dessus de la mienne. Toutes les autres places étant occupées, on a jugé à propos de me l'adjoindre comme compagnon. Le dormeur, réveillé au beau milieu de ses rêves, se refuse à se rhabiller, me montre son dos et se remet à ronfler.

La garantie donnée par l'administration et exprimée sur mon billet de passage en termes qui n'admettaient aucune discussion obligea le commandant de me débarrasser de l'intrus. Il a prétendu qu'il était facile de s'apercevoir que j'étais étranger : un compatriote n'aurait jamais agi de la sorte envers lui, officier supérieur !

La société au milieu de laquelle je me trouve en montant le lendemain sur le pont est un pot pourri de toutes les nations; c'est la confusion de langues de Babel ! Trois ingénieurs anglais, qui viennent d'examiner une ligne de chemin de fer dans le nord du pays, sont en train de s'extasier sur l'admirable tenue du bateau. Un peu de patience, messieurs : dans quelques instants vous ferez une autre grimace quand on vous invitera à prendre place à la table du déjeuner !

Trente-six heures de navigation, et mon supplice sera terminé. Bien fort sera celui qui saura m'attirer une seconde fois de ma vie sur un bateau brésilien !

5 août. — Dans la matinée on distingue le premier phare, qui est suivi de plusieurs autres. Les côtes basses n'offrent aucun intérêt, je ne vois que du sable et quelques troncs rabougris. Le soleil vient de se coucher quand nous mouillons devant Montevideo. La santé ne se dérange plus à cette heure-là; nous aurons l'agrément de passer encore une nuit à bord.

CHAPITRE XVIII

Montevideo. — Ses édifices et ses promenades. — Les plus jolies femmes du monde. — La Plata. — Buenos Ayres. — Débarquement accidenté. — L'immigration dans la République Argentine. — Les grands travaux du port. — L'allée des Acacias de Buenos Ayres. — Le musée. — La prison. — Les abattoirs. — Le cimetière.

Je cherche une comparaison, en arrivant devant Montevideo. Cette ville, d'un aspect bien plus propre que celles que j'ai vues les dernières semaines; ces maisons aux tons grisâtres sur lesquelles la lumière électrique jette un reflet blafard, me rappellent en quelque sorte Alger. L'un des ingénieurs y trouve une ressemblance avec Stockholm. Je ne partage pas son avis, mais si nos opinions diffèrent sur ce point, elles sont parfaitement d'accord sur la qualité du whisky qu'il m'offre. Ces messieurs avaient leurs provisions comme moi, et s'ils ne se sont pas embarqués « sans biscuit », ils ont eu soin également de ne pas oublier une bouteille du liquide qui me remet en mémoire mes trajets à travers les steppes de la Nouvelle-Zélande.

Nous sommes ancrés à côté de nombreux navires de guerre de différentes nationalités et de steamers venus d'Europe. Les voiliers sont dispersés sur toute l'étendue de la rade et plusieurs petits bateaux à vapeur la sillonnent dans tous les sens dès la première heure du matin. A huit heures et demie nous pouvons débarquer, et quand je m'éloigne à tout jamais de ce malencontreux bateau, je me

compare au condamné à treize jours de prison, libéré à l'expiration de sa peine !

Montevideo est une ville plutôt européenne qu'américaine et porte un cachet de propreté qui contraste favorablement avec les cités brésiliennes. Elle a été fondée en 1728 par des habitants des îles Canaries ; depuis, sa population s'est alimentée par des immigrants venus de tous les points du globe, surtout de l'Amérique.

Les révolutions et les agitations politiques ont beaucoup nui dans ces derniers temps au développement de la capitale de l'Uruguay. Cette funeste politique ne s'attaque pas seulement au bien-être de nos pays d'Europe ; les républiques de l'Amérique du Sud en subissent également les déplorables conséquences. Le commerce en souffre, la confiance est ébranlée et ce n'est qu'avec hésitation que la population semble se relever d'un état d'épuisement où l'ont plongée les agissements de dictateurs ambitieux.

Au point de vue du mouvement, la ville ressemble à une florissante cité de province ; ses constructions modernes, souvent élégantes, rappellent l'Italie et l'Espagne. Dans les faubourgs s'étale un certain luxe de villas et d'habitations appartenant à la classe riche ; l'architecture variée et la coloration de ces maisons sont de bon goût et transforment les chaussées en promenades ravissantes.

Les tramways sillonnent la métropole et ses faubourgs dans toutes les directions ; j'en profite largement, me conformant ainsi au programme que j'ai adopté et qui constitue un excellent moyen pour voir à bon compte les parties principales d'un centre qu'on ne connaît pas. On a bien raison de dire que dans notre fin de siècle toutes les villes se ressemblent ! Je vois les « Montagnes Russes », le distributeur automatique aux coins des rues, le kiosque aux journaux, le camelot qui vous désespère par ses cris, le chocolat Menier affiché sur un pan de mur, l'électricité éclairant le port.

Trois ou quatre jours suffisent pour voir Montevideo et ses environs. Le chargé d'affaires de France, M. Patenôtre, veut bien m'accompagner dans quelques promenades aux alen-



Montevideo

tours et a l'obligeance de m'inscrire au club Uruguay, un des cercles les mieux installés de l'Amérique du Sud.

Depuis un an ou deux on a nivelé des routes et déblayé des terrains touchant aux confins de la ville. Les constructions s'élèvent, les campagnes se transforment en faubourgs, et ceux-ci, annexés à la capitale, ne tarderont pas à en doubler l'étendue. Parmi les édifices publics que je visite, l'hospice des Enfants trouvés m'intéresse particulièrement. C'est une installation très vaste et d'un aménagement irréprochable. Pour doter la ville d'une maison de charité aussi spacieuse, le conseil municipal a dû être inspiré par le besoin d'assurer un asile aux nombreuses victimes d'un abandon coupable ; il paraît en effet qu'à Montevideo le nombre des enfants abandonnés atteint des proportions effrayantes.

A l'extérieur du bâtiment j'aperçois une niche dans laquelle se dissimule une boîte capitonnée. La mère qui veut se débarrasser de son enfant le dépose dans cette boîte, laquelle, par le poids qui fait mouvoir un ressort, décrit un demi-tour et vient s'arrêter à l'intérieur de l'hospice. Une sonnette annonce l'introduction du petit infortuné, que les sœurs recueillent aussitôt. Au-dessus de l'édifice je lis en caractères dorés :

Mi padre y mi madre me arrojan de si;
La caridad divina me recoge aqui.

Le cimetière de Montevideo est un des plus beaux qu'on puisse voir, après celui de Gênes. Les monuments sont nombreux ; une verdure riante abrite les statues et les mausolées qui s'alignent des deux côtés des larges allées. Les Français habitant l'Uruguay ont élevé un monument à la mémoire de Gambetta ; une statue imposante représente le tribun debout, excitant à la défense de la patrie.

En passant devant toutes ces tombes, dont je lis les inscriptions, je remarque qu'ici comme partout ailleurs, la terre ne couvre que des anges de vertu et des modèles de probité. Que va-t-il nous rester enfin dans ce triste

bas monde, quand le dernier de ces élus sera déposé sous la dalle funèbre, quand l'honnêteté tout entière se trouvera ensevelie sous l'ombre d'une épitaphe touchante !

Un dernier hommage à Montevideo, avant de partir pour la République Argentine ; cet hommage s'adresse au beau sexe du pays, et me permet en même temps de répondre à une question qui m'a été si souvent posée, tant en France qu'ailleurs : « Dans quel pays avez-vous rencontré les plus jolies femmes? » Je me suis trouvé toujours embarrassé pour me prononcer sur un point qui dépend du goût personnel et d'appréciations qu'un autre ne partage peut-être pas. A partir d'aujourd'hui je n'hésite plus, et si j'étais appelé à jouer le rôle d'un nouveau Pâris, je déclarerais avec une conviction inébranlable que c'est à Montevideo que j'ai admiré les plus beaux spécimens du sexe auquel nous devons nos mères. On m'y a conduit au théâtre, mais, au lieu de m'intéresser à la pièce qui se jouait, je me figurais être dans un musée de sculpture et ne pouvais me lasser de contempler les beautés classiques et les minois charmants dont les loges étaient remplies.

Tous les soirs, à quatre heures, un steamer part pour Buenos Ayres; c'est un bateau dans le genre de ceux qui font le service du Mississipi, spacieux, bien aménagé et n'ayant qu'un faible tirant d'eau. A la pointe du jour, il est arrivé à destination, pour repartir le soir même. Je m'embarque sur l'*Olympe* ; j'y dîne fort mal, mais en revanche j'ai l'usage exclusif d'une cabine pour la nuit. Les nombreux passagers font de la musique, chantent et crient jusqu'à une heure avancée : le sommeil qui m'est octroyé sera bien court.

L'*Olympe*, qui est à roues, ne tanguait que médiocrement, bien que le Rio de la Plata fût très agité. La rivière, ou plutôt l'embouchure qui porte ce nom, a l'étendue d'une mer dont les côtes se perdent à l'horizon. C'est qu'il ne faut pas mesurer les fleuves d'Amérique aux dimensions de ceux d'Europe; cinquante-quatre lieues mesurent son embouchure du cap Sainte-Marie au cap Saint-Antoine, sentinelles marquant l'estuaire de la Plata. Les eaux qui



Une rue de Montevideo.

se déversent dans l'océan par cette immense ouverture viennent rouler du centre du Brésil, du Pérou et de la Bolivie. Les rivières Parana et Uruguay, après avoir reçu leurs tributs du rio Vermejo et du rio Pilcomayo, se réunissent à peu de distance de Buenos Ayres, et c'est à leur confluent que la Plata commence à porter son nom. Au large, la différence de couleur des eaux est assez curieuse. Les eaux jaunâtres, venant de l'intérieur, viennent se déverser dans les flots azurés de l'océan, et forment un mélange dont la teinte bizarre se perd graduellement.

Un tapage infernal me réveille, mais il ne fait pas encore jour. C'est égal, je ferai comme les autres et m'habillerai à l'aide d'une bougie. On sert déjà le café, et un Argentin, plus turbulent que les autres, ne se gêne pas pour ouvrir le piano. Nous ne bougeons plus, et à travers mon hublot j'aperçois les lumières de la ville.

Il existe peu de ports où le débarquement est plus mauvais, sinon plus compliqué, qu'à Buenos Ayres. Les grands paquebots doivent s'arrêter à quinze milles de distance de la ville, au large, et le transbordement se fait au moyen de remorqueurs et de petits bateaux de différente nature. Un steamer de peu de tirant d'eau, comme l'*Olympe*, peut s'approcher jusqu'à un demi-mille de distance de la jetée; s'il s'aventurait plus loin, il s'échouerait sur les bas-fonds de sable. Le plus petit remorqueur même ne peut atteindre les quais; à marée basse un petit canot éprouve de la peine à arriver jusqu'à la jetée qui s'avance dans le fleuve.

De là, transbordements continuels. Le petit remorqueur ou l'embarcation dans lesquels on a chargé les marchandises apportées par les steamers est obligé de s'arrêter à l'endroit où il touche le sable. C'est le tour maintenant aux charretiers d'accomplir l'œuvre du débarquement. Leurs chevaux, habitués à ce singulier service, s'enfoncent dans l'eau jusqu'au poitrail, et quelquefois au delà; le véhicule, reposant sur des roues de forte dimension, ressemble à un radeau flottant sur la surface. C'est sur ces chariots que le dernier transbordement a lieu, non seulement des mar-

chandises, mais bien souvent aussi des passagers, même du bétail!

En dehors des inconvénients que présente un port aussi peu profond, le débarquement à Buenos Ayres est loin d'être commode par les mauvais temps et les forts coups de vent qui fréquemment transforment les eaux clapotantes en vagues furieuses. J'ai la mauvaise chance d'arriver par un vent qui souffle en tempête ; un compagnon de voyage m'explique que c'est le pampero de la Plata.

Les chalands et les petites embarcations à voiles qui s'approchent de l'*Olympe* sont ballottés comme des coquilles ; leur légère mâture craque à chaque coup de roulis et je m'étonne qu'en venant aborder notre bateau et se heurter contre le grand escalier, ils ne se brisent pas comme des boîtes d'allumettes.

Les passagers de pont s'entassent dans de grands chalands ; ils sautent quand ils peuvent, on se passe les femmes et les enfants, d'aucuns roulent comme des paquets dans le fond de la cale, d'autres se cramponnent au mât et tâchent de se tenir en équilibre. Ce brouhaha dure depuis une heure et trois chargements de chair humaine ont déjà pris le large. Il faut bien que nous nous décidions aussi à gagner la terre ferme, quoique le trajet soit peu attrayant.

A six, nous engageons un batelier avec lequel nous nous trouvons nez à nez chaque fois que la lame fait remonter son embarcation, mais qui, la seconde d'après, descend de quelques mètres dans le creux des vagues. Nos bagages sont déjà descendus et couverts d'une bâche ; il s'agit de faire le bond au moment où les eaux en fureur soulèvent le frêle esquif. Il faut croire que j'accomplis un saut maladroit, car je viens rouler sur les genoux d'une dame plantureuse ; néanmoins je bénis sa présence dans le bateau : le heurt contre les parois ou les banquettes aurait probablement produit des bleus, auxquels j'échappe moyennant des excuses gracieusement acceptées.

Notre batelier démarre, hisse la voile et nous voilà fendant l'espace avec une rapidité vertigineuse. Les embruns nous aveuglent, de temps à autre une lame nous inonde, mais

Débarquement à Buenos Ayres.]

le caoutchouc qui m'enveloppe m'empêche d'être mouillé. Mon ange gardien, la dame colosse, reçoit l'eau en plein dos; un coup de vent enlève le chapeau de son mari, et le mal de mer s'empare d'un jeune homme accroupi à l'arrière. C'est un débarquement dont je ne souhaite pas la répétition dans mes voyages futurs; il dépasse en inconvénients les plus mauvaises descentes à terre dont j'aie gardé le souvenir.

Heureusement que toutes les épreuves par où l'on doit passer dans l'existence nomade de voyageur ont une fin : nous atteignons la jetée et poussons un cri de soulagement en mettant pied à terre. Vingt, trente portefaix se jettent sur nous comme une nuée de corbeaux; on me refuse le papier-monnaie du Brésil et de l'Uruguay. Sans le secours d'un monsieur, trempé jusqu'aux os et mon compagnon de misère dans le parcours de l'*Olympe* jusqu'au quai, je me serais difficilement débarrassé du batelier, qui entendait n'être payé que dans la monnaie du pays.

Une demi-heure après, je me trouve installé dans une chambre confortable de l'hôtel du Louvre, maison meublée, tenu par une Française, et quand je sors pour me mettre à la recherche d'un bureau de change, je tombe entre les bras d'un ami de Paris, qui est venu habiter la République Argentine depuis mon départ d'Europe. On est heureux de se revoir après une longue absence et de pouvoir mutuellement se donner des nouvelles des amis absents.

Buenos Ayres est une ville qui me produit, dès ma première promenade, une impression des plus favorables. C'est une des rares villes que j'aimerais à habiter en dehors de Paris. L'élan qu'a pris ce grand centre cosmopolite depuis peu d'années est vraiment extraordinaire. Une personne l'ayant quitté il y a seulement huit ans ne le reconnaîtrait plus aujourd'hui en maint endroit. On a construit nombre de grandes et belles maisons, dont l'aspect rappelle plutôt l'Europe que l'Amérique du Sud; de gracieux squares étalant leur riante verdure sont venus remplacer les marchés bourbeux où, il y a peu de temps encore, les chariots attelés de bœufs venaient apporter les peaux et les laines;

les statues sortent de terre comme par enchantement. J'en trouve même une de Mazzini, offerte par les Italiens à leurs frères argentins, suivant l'inscription gravée sur le socle.

Le port garde encore le cachet d'une vieille ville espagnole, mais d'ici à quelques années le marteau démolisseur aura abattu ces vieilles constructions. Déjà, de-ci de-là, un bâtiment tout neuf jette la note gaie au milieu d'un entourage datant du siècle passé; un quai spacieux, dont l'achèvement ne se fera pas attendre, constituera une promenade ravissante jusqu'aux confins de la ville. Les parcs sont bien entretenus, et les magasins, dans les rues principales, peuvent rivaliser avantageusement avec ceux de nos premières villes d'Europe. Telle boutique qui pouvait compter pour une merveille il y a quatre ou six ans passe inaperçue aujourd'hui à côté du riche étalage qui est venu s'installer quelques mètres plus loin. Tout est progrès dans ce pays d'avenir; les États-Unis ont donné l'exemple d'un développement incroyable; les cités opulentes surgies de terre dans des espaces incultes où le buffle était naguère le maître incontesté ont trouvé des rivales à l'extrémité de ce grand continent américain, qui menace de reléguer peut-être un jour à l'arrière-plan notre vieille Europe.

La prodigieuse extension qu'a prise Buenos Ayres est due en grande partie à l'immigration. De tous les pays du vieux monde il est arrivé annuellement, dans ces derniers temps, un chiffre de cent mille émigrants dans la République Argentine. En 1888 il en est même débarqué 155 632, et très probablement le nombre de 1889 aura encore été supérieur. Le gouvernement, dans le but d'attirer sur son sol trop peu peuplé un nombre d'habitants de plus en plus considérable, a créé des agences d'immigration en France comme en Italie, en Allemagne comme dans presque tous les États européens; il paye le passage de chaque émigrant à son débarquement à Buenos Ayres, par l'intermédiaire de ses agents. La limite d'âge est de soixante ans et la condition expresse est que l'individu se trouve en état de santé satisfaisant. L'administration inflige une amende au capitaine de navire qui laisse débarquer un passager ayant

dépassé l'âge stipulé ou atteint de maladie. A leur arrivée dans leur pays d'adoption, les émigrants sont installés dans un immense édifice à deux étages, qu'à première vue on serait tenté de prendre pour un cirque ou un panorama. Plusieurs salles servent de dortoirs; les couchettes superposées font penser à l'entrepont d'un navire. Une grande cour intérieure rappelle le préau d'une prison; toutes les langues s'y confondent dans un concert polyglotte, les costumes les plus divers forment un curieux mélange.

Dans une de mes promenades, j'entre dans cette nouvelle arche de Noé. Le parfum qui se dégage de cette masse cosmopolite, dont les vêtements ne dénotent pas tous une propreté exemplaire, aurait pu, il est vrai, arrêter mon désir de m'instruire, mais le cigare que je m'empresse d'allumer me permet d'annihiler la sensation désagréable éprouvée par mon nerf olfactif. Les enfants sont en grand nombre; ils grouillent sur les dalles, se disputent dans des idiomes différents, ou jouent paisiblement avec d'autres marmots. Les parents forment des groupes, suivant leur nationalité, et se communiquent leurs impressions et leurs projets d'avenir. La longue pipe allemande, dont la tête représente un bouquet de fleurs ou un portrait de Bismarck, fait l'admiration de la race latine, dont le luxe de fumeur doit se contenter d'une vulgaire cigarette; les foulards bariolés des Italiennes excitent l'envie des grosses Teutonnes et des blondes Scandinaves.

Je visite le réfectoire, où juste à ce moment-là se fait la distribution de la soupe; c'est une vaste salle qui peut contenir quelques centaines de personnes. Ma tournée d'inspection comprend les cuisines, les compartiments affectés aux ablutions, la pharmacie, l'hôpital, et finalement les bureaux de l'administration, où un employé veut bien me donner les renseignements que je lui demande sur la répartition de toutes ces familles dans les centres agricoles de l'intérieur ou dans les fabriques et usines qui peuvent les occuper.

En règle générale, les immigrants sont hébergés et nourris gratuitement pendant quatre ou cinq jours dans l'établis-

sement que je visite. La direction possède un nombre suffisant de demandes, tant de la capitale même que des villes de province et des centres ruraux. On soumet aux nouveaux débarqués, agriculteurs, artisans et ouvriers de tous métiers, les propositions d'embauchage qui peuvent leur convenir, et on les évacue le plus tôt possible dans toutes les directions du pays. Il n'y a pas de morte-saison dans cet asile cosmopolite; il s'agit de se débarrasser des hôtes du jour, car quotidiennement il arrive d'autres bateaux, déversant sur les rives argentines le trop-plein des populations de l'autre côté de l'océan.

L'émigration dans l'Amérique du Sud, si elle a fait le bonheur de beaucoup de déshérités de la fortune, a été une déception pour une autre catégorie de gens, qui, alléchés par l'appât du gain et de la vie facile, croient trouver sur la terre étrangère une existence exempte de soucis, sans travail sérieux. Tant pour la classe ouvrière que pour l'homme qui a reçu une éducation soignée, il n'est pas difficile de se frayer un chemin et d'arriver à une situation que le sol natal n'offrirait pas souvent, mais pour arriver au résultat rêvé, à quelque rang de la société qu'on appartienne, il faut travailler et ne pas s'imaginer que, comme au pays de cocagne, le bien-être arrive en dormant. Chaque nationalité a ses qualités, comme ses vices; à côté de l'inertie et de la mollesse, on rencontre la persévérance, l'épargne et le désir bien arrêté de se créer une situation supérieure au milieu dont on est sorti. La République Argentine a vu affluer les contingents les plus disparates; l'expérience acquise par les industriels, entrepreneurs et fabricants de toute sorte s'accorde dans une seule et même appréciation.

De tous les milliers d'émigrants qu'ont débarqués les paquebots, les Italiens et après eux les Allemands ont été ceux qui ont le mieux réussi, et auxquels chaque patron accorde la préférence. Ces peuples-là sont économes et travaillent sans relâche dans les différentes branches où on les emploie; ce sont généralement de pauvres gens, issus des campagnes, ayant peu de besoins

et faciles à diriger. Les Français, Espagnols, Hollandais et Belges se composent en majeure partie de déclassés, d'anarchistes et de politiciens au cerveau mal équilibré, entraînant dans une voie d'opposition et de paresse les travailleurs qui se laissent séduire par leurs arguments et leurs utopies. Plusieurs patrons m'ont affirmé qu'ils en étaient arrivés à refuser péremptoirement tous les travailleurs appartenant à ces dernières nationalités, et à n'accepter que les Italiens et les Allemands, quelquefois les Norvégiens et les Suédois.

Pour la classe supérieure de la société, une démarcation analogue existe dans les positions qu'on a su se créer. Certes il y a de l'argent à gagner, même beaucoup, dans les provinces argentines, mais la condition est la même, le succès dépend entièrement de l'application de l'individu. Buenos Ayres est le rendez-vous de tous les peuples de l'Europe; négociants, ingénieurs, architectes, industriels et entrepreneurs y trouvent un champ immense à exploiter, une fortune à acquérir facilement, à la condition de ne pas se laisser devancer par des concurrents plus persévérants et plus sérieux.

Un exemple à l'appui de ma thèse : j'ai rencontré dans la florissante métropole un jeune homme de ma connaissance, possédant toutes les qualités requises pour réussir. Il y avait deux ans qu'il habitait Buenos Ayres, il végétait tant bien que mal, gagnant convenablement sa vie, mais n'arrivant pas à mettre un liard de côté. Pendant ces deux ans il ne s'était pas donné la moindre peine pour apprendre la langue du pays; bah! à quoi bon? Ne parle-t-on pas partout le français, dans les restaurants, les cafés, au cercle? Les principaux magasins n'ont-ils pas des commis français?

C'était bien là la réponse typique du Parisien. J'avoue que le français est très répandu à Buenos Ayres; le touriste de passage n'éprouvera aucune difficulté pour se faire comprendre dans son hôtel, dans son café et dans le monde qui l'accueillera; mais comment l'étranger qui désire se créer une position pourra-t-il se passer de la connaissance

de l'espagnol afin de se tenir au courant de ce qui se passe et l'intéresse, de pouvoir causer avec ses subalternes et avec nombre de gens insuffisamment lettrés? Et l'Argentin qui aura le choix entre le jeune homme en question et plusieurs autres parlant couramment l'espagnol au bout de deux ans de séjour, donnera-t-il la préférence à quelqu'un qui prétend que cette étude n'est qu'un surcroît de luxe intellectuel?

L'état déplorable du port ne présentera plus les mêmes inconvénients dans un avenir peu lointain. De grands travaux s'exécutent pour le rendre plus profond. On construit une jetée colossale, les écluses sont déjà en place, et avant peu les navires à fort tirant d'eau trouveront à s'amarrer devant les larges quais dont le besoin se faisait si impérieusement sentir. Le débarquement en chariots appartiendra à l'histoire comme les pataches de nos ancêtres. Les travaux qu'on fait à Ensenada, le port spacieux qui sera terminé incessamment, permettront également aux steamers venant du large de débarquer leur cargaison à quai. La nouvelle ville la Plata, peu distante d'Ensenada, deviendra forcément la rivale de Buenos Ayres; elle se reliera par une extension de constructions au nouveau port lui-même, les deux localités ne tarderont pas à n'en former qu'une seule, et le commerce profitera des grandes améliorations qui sont en train de s'accomplir.

Indépendamment du nombre considérable de bateaux à vapeur qui touchent à Buenos Ayres, il arrive un chiffre fabuleux de voiliers; ceux-là, après s'être allégés d'une partie de leur cargaison, remontent la rivière Riachuelo, remorqués par de petits steamers, et viennent s'allonger, sur un parcours de plus d'un kilomètre, dans un chenal qu'on appelle la Boca. La plus grande activité règne dans ce vieux quartier de la ville; elle dépasse le mouvement des quais de Marseille ou d'Anvers. A l'extrémité de la Boca, une construction gigantesque touche à son achèvement. C'est le marché du Riachuelo, édifice grandiose, occupant 25 000 mètres carrés, bâti en fer et en pierre, et composé de 7 bâtiments, ou plutôt de 7 divisions réunies sous un

seul toit. Les frais s'élèveront à une vingtaine de millions de francs, l'éclairage se fera par l'électricité, le débarquement des marchandises, par des grues hydrauliques. Ce marché sera le réceptacle de tous les produits du pays : laines, peaux, maïs, fruits, etc., et ces articles s'y vendront sur les lieux mêmes.

Comme dans toutes les villes où le progrès produit des miracles, les terrains de la métropole ont augmenté en valeur d'une façon étonnante. Le propriétaire d'un enclos situé près du nouveau marché me raconte qu'il a payé son terrain 1 peso nacional le mètre carré il y a huit ans : ce terrain en vaut 40 aujourd'hui!

Malgré tout ce développement, ces commerces étendus qui se créent, ces entreprises que la spéculation fait naître, ces banques qui sortent de terre avec des nuées de courtiers comme arrière-garde, la république souffrait déjà beaucoup, à l'époque de mon passage, de la crise monétaire qui paralysait le mouvement, menaçait de débâcles et propageait la méfiance. Le cours de l'or, dont les oscillations ne variaient que de 142 à 156 pendant l'année 1888, avait augmenté dans des proportions effrayantes; de 175 il s'élevait en quelques jours à 240 en septembre 1889. Les événements qui viennent de se produire dans le pays sont encore trop présents à la mémoire pour que nous ayons besoin d'en répéter les détails. Il est à craindre, malheureusement, que la révolution de cette année n'ait profondément ébranlé la situation et compromis l'avenir de la république. Le pays ne se remettra pas de sitôt de la violente secousse qu'il vient d'éprouver.

Cette révolution, au vrai, était prévue depuis longtemps; il y avait lieu peut-être d'être surpris qu'elle ne se soit pas produite plus tôt. Il était admis que l'existence était beaucoup plus facile et agréable dans cette république que dans tous les autres États de l'Amérique du Sud; il n'y avait pas eu, depuis nombre d'années, de mouvement révolutionnaire; elle avait fait face, depuis plus d'une génération, à tous ses engagements; la contrée avait été largement ouverte aux émigrants européens, qui affluaient et appor-

taient un élément indispensable à la population. Le crédit matériel exerça une influence pernicieuse sur le moral des Argentins. Après avoir servi de levier à la production, il poussa à la corruption, aux entreprises extravagantes, et finalement amena une dépréciation générale de toutes les valeurs.

Certes les ressources sont immenses; et sous un gouvernement capable et honnête le pays pourrait se relever et reconstituer son crédit. Mais il faudra pour cela beaucoup de temps. Les révolutions ne ramènent généralement pas la confiance indispensable au crédit d'une nation. Et puis est-il prouvé que le nouveau gouvernement sera plus capable et plus honnête que l'ancien?

Les rues de Buenos Ayres sont beaucoup trop étroites pour la circulation, surtout depuis qu'un grand nombre de tramways les sillonnent dans les deux sens; j'ai le même grief contre les trottoirs, qu'il faut quitter à chaque instant pour ne pas être bousculé. L'écoulement des eaux par les jours de pluie laisse à désirer; les tuyaux destinés à les recueillir présentent leur orifice à quelques centimètres d'élévation au-dessus du niveau du sol. Il en résulte que l'eau ne peut atteindre les bouches appelées à la faire disparaître, et que la rue est transformée en lac, au grand désespoir des habitants. Le pavage est des plus mauvais, et, aux extrémités de la ville, le sable vous aveugle quand il fait du vent, tandis qu'en cas de pluie il se transforme en marais. Le conseil municipal aurait droit à la reconnaissance du public s'il édictait l'érection d'une statue en moins et s'il s'occupait un peu plus du pavage d'une ville marchant sous tant de rapports dans la voie du progrès.

Tout est cher, les loyers, les objets de nécessité quotidienne, les vêtements, les théâtres et les menus plaisirs. Il n'y a que la nourriture, spécialement la viande, qui revienne à bon marché, et la cuisine, faite à la française, me dédommage de bien des privations endurées à ce sujet en pays anglais. S'il est vrai que l'on gagne facilement de l'argent, les occasions ne manquent pas pour en dépenser beaucoup. A l'Opéra, toutes les loges ainsi que les fauteuils

sont loués pour 60 représentations à la fois, ce qui constitue l'abonnement pour toute une saison. Une loge à 4 places se paye 6 000 nacionales, soit 18000 francs; une famille dont je fis la connaissance avait offert 24 000 francs pour la cession d'une loge, sans pouvoir s'en procurer une.

Un métier qui doit mener à la fortune rapide est celui de blanchisseuse; les notes qu'on vous présente sont réellement fantastiques.

Par un bel après-midi je me rends aux faubourgs de Flores et de Belgrano, où plusieurs familles riches possèdent des villas et des propriétés charmantes; après en avoir fait le tour, le tramway me dépose devant l'entrée d'un grand parc, dont on se propose de faire le rival du bois de Boulogne. C'est la promenade favorite de la population entière, et, entre quatre et six, l'allée principale représente l'animation de l'allée des Acacias. On y fait « son persil » comme à Paris; d'élégants équipages se suivent en file, et des toilettes ravissantes rehaussent les attraits des belles Argentines aux yeux noirs, mollement étendues dans leurs coussins, et lorgnées par les « Guy, Gontran et Gaston » de la capitale.

Ce vaste parc s'appelle « Parque del 3 de Febrero »; il contient une collection variée de plantes et d'arbres originaires des climats tempérés comme des régions tropicales. En dehors des aloès, des cactus, des eucalyptus et des araucarias, on y trouve des allées plantées exclusivement de palmiers, mais le climat ne permet qu'un développement moyen à cet arbre décoratif. Quand on arrive du Brésil, on ne peut que s'apitoyer sur leur apparence chétive. Un arbre curieux attire mon attention; il ne forme qu'un amas de nœuds bizarres à sa base, s'élève à peu de hauteur et se divise soudain en branches disposées parallèlement comme les baleines d'un parapluie. C'est l'*ombu*, le seul arbre qui croisse dans les prairies ensoleillées de l'intérieur; il projette une ombre bienfaisante sur ces steppes monotones, et invite à se reposer sous son épais feuillage pendant les chaleurs torrides de l'été.

Un jardin zoologique, dont l'entrée est gratuite, forme le

centre du parc. Une collection de fauves de la plus belle espèce mérite qu'on le visite en détail. Involontairement je reporte mes souvenirs sur les promenades et les parcs que j'ai parcourus en Australie, et je compare les mœurs des Anglais au sans-gêne révoltant des habitants qui se promènent ici à mes côtés. Les pelures de fruits jonchent les sentiers, les débris de journaux crasseux, ayant servi à envelopper le déjeuner, sont jetés dans les plates-bandes ou sur les pelouses, des gamins vêtus de haillons bousculent les passants. Du reste, ce n'est pas dans les pays espagnols qu'il faut aller chercher la propreté ou le respect des convenances.

L'allée des Acacias du nouveau monde s'emplit comme sa congénère de Paris; je ne tarde pas à compter quatre files d'équipages ne pouvant avancer que lentement au pas. Quelques agents de police à cheval maintiennent l'ordre et ordonnent aux cochers de faire demi-tour ou de s'arrêter chaque fois que la circulation l'exige. J'avais été bien loin de m'attendre à pareil mouvement mondain dans une ville de l'Amérique du Sud.

Le musée national de Buenos Ayres renferme des squelettes d'animaux antédiluviens de la plus haute curiosité. Presque tous ces spécimens remarquables ont été découverts dans les zones limitrophes de la Terre de Feu; ils atteignent des proportions énormes, comparés aux quadrupèdes des siècles postérieurs. Un employé français a la courtoisie de me donner les renseignements qui m'intéressent, et me signale des exemplaires du règne animal dont j'ignorais complètement l'existence passée.

Voici le paresseux de l'antiquité, ayant eu la dimension d'un hippopotame, et ressemblant à la panthère au point de vue de sa conformation; le *Toxodon*, se rapprochant du rhinocéros, mais le surpassant en taille; le *Mastodon andium*, éléphant antédiluvien de proportions gigantesques; le *Glyptodon asper*, bête cuirassée, rappelant plus ou moins le fourmilier.

Je visite la prison, vaste édifice dont l'arrangement correspond à la prison de Mazas, avec cette seule différence



Le Parc du 3 Février, à Buenos Ayres.

que les familles des détenus sont admises avec une facilité qui me paraît peu compatible avec l'état d'isolement dans lequel un condamné devrait se trouver. Les 840 cellules sont toutes occupées pour le moment; faute de place on s'est vu obligé de loger deux pensionnaires dans plusieurs cellules. Le travail est obligatoire; l'établissement contient deux imprimeries, où les détenus exécutent des travaux d'impression pour le gouvernement. Un condamné à mort est fusillé, mais la peine capitale n'est appliquée que fort rarement.

Les hôpitaux sont en grand nombre et se distinguent par une propreté qui contraste heureusement avec les habitudes du pays. Le principal est l'hôpital San Roque, établissement spacieux et bien aéré, dont la partie centrale est transformée en un grand jardin. En dehors de la classe gratuite pour les indigents, la maison contient trois classes pour les malades payants. La première est de 5, la seconde de 4 et la troisième de 2 nacionales [1] par jour, nourriture et soins médicaux inclus. Une religieuse espagnole me sert de cicerone, et me fait visiter les détails de cette installation irréprochable. Les hôpitaux français et allemand sont plus modestes, mais correspondent largement aux besoins des malades, qui y retrouvent les habitudes de leur pays natal.

Dans un milieu cosmopolite comme Buenos Ayres, il n'est pas étonnant que les différentes nationalités aient créé des centres de réunion, où les compatriotes se trouvent en rapports entre eux. Ces cercles sont très bien tenus et installés avec tout le confort qu'on peut désirer. On a l'obligeance de m'envoyer des cartes d'admission temporaire pour le cercle français et pour le *Club de Residentes estrangeros*. Le titre de ce dernier indique suffisamment sa composition internationale; c'est le cercle le plus fréquenté. Il possède une collection de gazettes, de revues et de journaux illustrés des principaux pays d'Europe; c'est une véritable académie des langues vivantes du

1. Au moment de mon passage la « nacionale » valait environ 2 fr. 85.

continent. La table du club est excellente; la présentation d'un membre m'accorde la faculté d'y prendre mes repas, faveur dont je profite fréquemment.

On est gourmet dans la République Argentine. Les progrès de notre siècle permettent aux habitants d'un autre monde de savourer des plats dont les matières premières ont fait un voyage de plusieurs milliers de kilomètres. Je trouve sur la carte du restaurant la sole, le homard, le hareng et d'autres poissons, pêchés sur les côtes de la Manche ou de la Méditerranée et débarqués dans le plus parfait état de conservation sur les rives de la Plata. Il est juste d'ajouter toutefois que ce poisson, quoique toujours frais grâce au procédé frigorifique, a perdu de son goût. Souvent j'aurais été bien embarrassé d'en reconnaître l'espèce si l'on m'avait préalablement bandé les yeux.

Ces détails culinaires m'amènent à parler des abattoirs, des exportations de viande séchée et salée et de l'important commerce de bétail qui se fait dans le pays. Dans toute la république on trouve des abattoirs de chevaux (*mataderos de potros*). On n'y tue que des juments, chevaux sauvages habitant les prairies. La peau y subit l'opération de la salaison et de la dessiccation; la chair est bouillie et forme un guano très recherché. La graisse déposée par les matières charnues constitue un article d'exportation pour l'Europe, et s'emploie dans la fabrication du cuir.

Les *graserias* se trouvent spécialement dans les provinces méridionales. Ce sont des usines où l'on ne s'occupe que des moutons. Après l'enlèvement de la peau, 300 à 500 moutons sont entassés dans un four immense, maçonnerie en briques où le chauffage rappelle l'enfer. Le suif qu'on recueille de cette ébullition en masse est généralement expédié en Europe; chaque mouton en produit environ 9 kilos.

Les *saladeros* sont les établissements les plus importants, où l'on tue le gros bétail. La viande est coupée en tranches pesant de 15 à 30 kilos, qu'on commence par jeter dans de la saumure. Peu après on les expose à l'air libre et les laisse sécher dans des hangars. Le dessèchement com-

plet ayant fait son œuvre, ces tranches ont pris la dureté du cuir; on les réunit en paquets ou en ballots et les expédie au Brésil, à Cuba et en Espagne — en d'autres termes, dans les pays où la viande qu'on vous sert est tendre comme une semelle de soulier. Les os sont soumis à l'action de la vapeur; il en sort un résidu dont on fabrique du suif. Cette extraction ayant eu lieu, les os sont brûlés et utilisés dans les fabriques de sucre ou comme engrais. Les os de la jambe ont une autre destination : on en fait des boutons et d'autres objets de mince valeur. En visitant un jour un saladero, j'ai pu me rendre compte du nombre considérable de bœufs dont l'existence se termine sous le couteau des bouchers. On y avait entassé les cornes sous un hangar de plusieurs mètres de haut; je n'exagère pas en en évaluant le total à des centaines de mille. Plus loin, une montagne d'ossements représentait une reproduction des catacombes.

Les abattoirs municipaux s'appellent *corrales*, on y tue de 500 à 600 pièces de bétail par jour pour la consommation de la ville.

Complétons ces détails d'immolation par les établissements installés pour la congélation des moutons. Je m'intéressais à en visiter un des plus importants, pour en faire la comparaison avec l'établissement de même nature que j'avais visité à Wellington. Un jeune Anglais me fait les honneurs de la fabrique, et j'assiste aux différentes phases par où le pauvre mouton doit passer avant d'être prêt à être expédié à travers les mers. Comme procédé, l'œuvre de la congélation ne diffère guère des moyens adoptés en Nouvelle-Zélande; avant d'être soumis à l'action frigorifique, la bête subit les mêmes opérations de lavage et de nettoyage que là-bas.

J'entre dans une salle où les crochets attachés au plafond sont au nombre de 1 500; ils sont destinés à maintenir autant de moutons; déjà quelques centaines, proprement lavés, attendent leur tour pour être introduits dans le compartiment où la congélation s'accomplit.

On tue ici de 1 200 à 1 500 moutons par jour, même le

dimanche. Le seul jour de l'année où l'on ne travaille pas est le vendredi saint.

Un grand hangar attenant à l'usine sert d'abattoir pour la consommation de la ville, mais le mouton mangé sur place n'a pas les honneurs d'une toilette aussi soignée que son compagnon d'infortune destiné à faire les voyages au long cours. Tout est utilisé, aucune rognure ne se perd. La graisse est soigneusement recueillie ; elle sert à la fabrication de la margarine et de la stéarine.

Le cimetière de Buenos Ayres, situé à l'extrémité de la promenade de la Ricoleta, vaut celui de Montevideo. De riches monuments et des mausolées ayant coûté des sommes considérables s'alignent avec symétrie le long d'avenues ombragées ; une profusion de fleurs aux parfums embaumés donne à ce champ de repos un aspect ravissant de grâce et d'harmonie. Un mari inconsolable me fait légèrement sourire ; il est en grand deuil et fait sa prière sur la tombe de son épouse défunte. Sa main gauche tient un cigare allumé, qu'il dissimule pendant l'épanchement de sa douleur ; la prière semble subordonnée au temps que met un cigare à s'éteindre. Le monsieur se relève au bout de deux minutes, et, tout en fumant, continue sa promenade à travers les allées du cimetière.

Le tabac joue un grand rôle dans l'existence de l'Argentin ; on fume partout, et du matin au soir. Le conducteur du train de chemin de fer, qui vient contrôler votre billet, se présente la cigarette à la bouche ; j'ai vu même un prêtre fumant à la dérobée dans le couloir latéral d'une église.

CHAPITRE XIX

La jetée. — Débarquement d'émigrants. — Statistique de bétail. — Un cyclone et ses ravages. — La nouvelle ville la Plata. — Ensenada et son port. — Rosario. — Le *yerba-mate* du Paraguay. — Départ pour l'Europe. — Le paquebot *Portugal*. — Une société désagréable. — Dakar. — Lisbonne. — Débarquement à Bordeaux.

La longue jetée qui s'avance dans le fleuve offre une promenade fort agréable vers les quatre ou cinq heures du soir. Le steamer quotidien pour Montevideo part à ce moment-là, et généralement il y a affluence de voyageurs, s'embarquant dans de légers canots en bas des escaliers en bois qui bordent la jetée. Il se passe peu de jours sans qu'il y ait un débarquement d'immigrants, et c'est de même dans l'après-midi que ces familles arrivent avec leurs bagages les plus disparates sur la terre ferme.

La plupart d'entre eux regardent avec une sorte d'ébahissement les premières constructions qui s'offrent à leurs regards, et ont l'air ahuri en entendant résonner à leurs oreilles une langue dont ils ne comprennent pas le premier mot. Une patrie nouvelle leur dévoile tout d'un coup des surprises de genres différents, le village natif est caché bien loin, bien loin dans un horizon qu'ils ne reverront probablement jamais, la vie recommence pour eux avec des illusions qui se transformeront peut-être en déboires. A côté du robuste campagnard, flanqué d'une épouse et d'une

bande d'enfants, il y a l'homme mûr dont l'âge n'a pas encore atteint la limite qui s'opposerait à son débarquement en qualité d'immigrant; c'est le père sans doute, qui n'aura pas voulu se séparer de la famille, et dont le bras est encore assez vigoureux pour manier l'outil ou travailler la terre. D'aucuns ont l'œil vif et le regard alerte; d'autres ont l'air résigné ou pensif et se laissent conduire machinalement sans prêter attention à ce qui se passe autour d'eux. Çà et là on aperçoit un être isolé, dont le passé cache peut-être bien des mystères; existence problématique, sans attaches de la veille, sans espoir du lendemain! Et tout ce monde, différent de mœurs, de langue, de type et d'origine, prend le chemin du dépôt que nous avons visité, pour s'éparpiller au bout de quelques jours dans les vastes provinces de la République Argentine, et contribuer au peuplement successif du pays. La majeure partie prend le chemin des prairies et se livrera à l'agriculture ou à l'élevage du bétail, industries auxquelles le sol plat et fertile se prête à merveille.

D'après la statistique de 1888, la province de Buenos Ayres possédait 9 365 056 têtes de gros bétail, 57 613 077 moutons, 1 808 832 chevaux, 164 751 porcs et 91 759 autruches. Le froment en culture occupait 280 633 hectares, le maïs 407 880, la graine de lin 81 138 et le trèfle 127 700.

Les autres provinces : Santa Fé, Entre Rios, Corrientes, Cordoba, Mendoza, etc., accusent des chiffres moins importants, mais en rapport avec l'étendue de leur territoire. L'addition en formerait un total de millions, dont les détails fatigueraient le lecteur. Je me bornerai à constater que, suivant le *Journal d'agriculture pratique*, la république entière possédait, en 1888, 70 453 663 moutons et 22 869 335 têtes de gros bétail, sur une population ne dépassant guère le chiffre de 4 millions d'habitants, dispersés sur une superficie de près de 3 millions de kilomètres carrés, soit vingt fois environ l'étendue de l'Angleterre.

Les exportations atteignent des sommes considérables, dont voici quelques détails pour la même année 1888 :

Gros bétail, pour une valeur de		71 056 991	pesos nacionales.
Viande séchée........	—	3 378 817	—
Suif et graisse........	—	2 138 888	—
Moutons congelés.....	—	1 459 679	—
Laines	—	72 000 000	—

Les réseaux de chemins de fer s'étendent dans toutes les directions; à l'heure actuelle, plus de 8 000 kilomètres sont en exploitation, et sous peu de temps plusieurs lignes en construction seront terminées. Le rendement de ces grandes lignes ferrées, ainsi que des ports énormes qu'on est en train de construire, dépendra naturellement du plus ou moins d'importance du courant d'immigration qui continuera à se porter vers ces terres immenses.

Presque toute la République Argentine appartient à la zone tempérée de l'hémisphère sud; il n'y a qu'une partie de peu d'étendue, dans le nord du pays, qui se trouve placée sous le tropique. En dépit de sa position géographique, qui semblerait l'avoir destinée à une température clémente et assez régulière, les transitions sont brusques et représentent une variation sensible, même dans une seule journée, où il peut y avoir une différence de 20 degrés. L'hiver, qui dure de juin à septembre, n'amène pas la gelée, mais se fait sentir néanmoins dans des conditions passablement dures, puisque les moyens de chauffage font absolument défaut. Il m'est arrivé plus d'une fois de grelotter dans ma chambre d'hôtel, où l'absence de cheminée m'empêchait d'adoucir la température glaciale, indiquée par mon thermomètre. Ce n'était pas cependant un manque de confort dont j'étais seul à me plaindre : j'ai trouvé des négociants, assis à leurs bureaux, enveloppés dans leurs paletots d'hiver et le chapeau sur la tête. Depuis quelque temps, le poêle Choubersky a trouvé son chemin jusque dans l'Amérique du Sud; bien entendu, dans les maisons où une cheminée permet de s'en servir.

En été, la température, qui est de 25 degrés en moyenne, s'élève souvent jusqu'à 35, même 40 à l'ombre, et cette ombre est parcimonieusement distribuée dans un pays où

les arbres à épais feuillage ne se rencontrent qu'à titre d'exception.

Dans la proximité des côtes, des vents violents se dirigeant généralement du nord et du sud vers les rives de l'Atlantique produisent fréquemment un refroidissement des plus sensibles. Se frayant un chemin facile à travers les prairies, où aucun obstacle ne s'oppose à leur impétuosité, ils finissent par se perdre dans l'immensité de l'océan, après avoir ébranlé les flots de la Plata, et soulevé dans leur parcours les sables de la pampa et des terrains incultes qui environnent Buenos Ayres. Souvent ces vents dégénèrent en cyclone; c'est le pampero redouté des marins qui s'approchent de l'embouchure du grand fleuve.

Peu de jours avant mon départ pour l'Europe, un de ces cyclones vint s'abattre sur la métropole et s'étendit jusque dans l'Uruguay. La vue du port était effrayante : les vagues soulevées comme en pleine mer faisaient chavirer les embarcations et déferlaient avec rage sur la jetée et les travaux de maçonnerie du nouveau port. Le soir, une pluie torrentielle vint s'ajouter aux hurlements de la tempête, les rues étaient transformées en lacs; des tuiles, des cheminées s'abattaient avec un fracas sinistre sur les trottoirs et les chaussées. Le lendemain, la rade était pleine de canots brisés ou renversés et d'épaves de toute sorte; les journaux enregistraient la mort de plusieurs bateliers, qui périrent victimes de leur témérité en voulant braver les éléments déchaînés. Un steamer parti de Desterro pour Montevideo la veille de l'ouragan périt corps et biens, et beaucoup de voiliers subirent de graves avaries.

Avant de m'embarquer pour la France — car mon voyage touche à sa fin, — je désire visiter la Plata, la ville nouvelle qui fera concurrence à Buenos Ayres, et le port d'Ensenada, où s'exécutent les grands travaux dont j'ai parlé dans un chapitre précédent.

Le chemin de fer conduit à la Plata en une heure et demie. Le pays est plat et monotone; la seule chose qui m'intéresse, c'est de voir, au milieu de centaines de bœufs et de chevaux, un grand nombre d'autruches, qu'on élève

La pampa.

pour en recueillir les plumes. L'immense terrain que les rails traversent appartient à M. Perreira, propriétaire d'une des plus importantes *estancias* de la province.

Je ne puis me défendre d'une surprise légitime en descendant du train. Voilà une ville sortie de terre comme dans une féerie; il y a sept ans on n'y trouvait même pas trace d'habitation, et aujourd'hui des constructions élégantes, des édifices d'un aspect grandiose s'élèvent sur l'emplacement désert de l'estancia de jadis. Cette propriété, toutefois, avait l'air moins désolé que beaucoup d'autres; la personne à qui elle appartenait s'était appliquée à y planter des arbres de différente nature, en première ligne des eucalyptus. Autrefois le gouvernement encourageait la plantation d'arbres, et accordait une prime à quiconque en plantait vingt mille sur le territoire de la République.

Mieux que toute autre propriété, cet emplacement se prêtait à la fondation de la ville, dont la création avait été résolue. La pioche et le marteau firent des merveilles, la spéculation privée se joignit à l'initiative du gouvernement, et le bon goût présida au plan tracé pour les rues, les parcs et les avenues de la cité. Le système rigoureusement quadrangulaire des villes américaines avec maisons à nombreux étages déplut aux édiles, et la forme d'échiquier, adoptée pour tant de villes de création récente, se trouve remplacée avantageusement par une irrégularité de lignes qui, tout en n'ôtant rien à l'harmonie de l'ensemble, ne présente pas cette monotonie désespérante des cités, comme le nouveau monde en possède déjà trop à mon humble avis.

Ces grands centres disposés en damier ont leur côté pratique — je n'en disconviens pas, — mais leur régularité m'exaspère. Voyez New York, Baltimore, Washington, Chicago — et où en finirais-je? — ne font-elles pas l'effet d'être le produit d'une fabrique monstre, ne travaillant que d'après un seul et même modèle? Quiconque en a vu une les a vues presque toutes, et le touriste blasé sur la reproduction répétée de l'angle droit éprouve un certain soulagement quand il débarque dans une cité où il ne se recon-

naît pas aussi vite, quand bien même il se verrait obligé de demander son chemin.

L'assainissement de nos grandes villes d'Europe, le besoin de circulation et le développement du commerce et des transports nécessitent forcément la démolition de vieux quartiers aux rues tortueuses et étroites, mais avec elles disparaît le cachet pittoresque des vieilles maisons, le souvenir des siècles passés, une page d'histoire vivante. Le marteau démolisseur s'empare de ce que les générations antérieures nous avaient laissé, et les palais à six étages, paraissant être sortis du moule qui sert à approvisionner les cinq parties du monde, remplacent au bout d'un an ces vénérables restes d'une époque moins avancée peut-être, mais moins agitée aussi que la nôtre.

Les partisans les plus acharnés du système quadrangulaire et des constructions uniformes ne pourront se passer de rendre hommage au cachet riant que présente cette ville moderne. La plupart des maisons sont à simple rez-de-chaussée, surmonté d'une toiture plate qui forme palier; une corniche gracieuse, quelquefois un balcon disposé avec goût, en complètent l'ornementation et conservent à la construction le type de l'architecture des pays espagnols. Municipalité, palais de justice, théâtre, églises et ministères sont bâtis dans un style élégant; les squares sont larges, plantés de palmiers, ornés de fontaines, et un joli parc constitue une promenade ombragée aux confins de la cité.

Je le traverse pour me rendre au musée, magnifique bâtiment qui ressemble à la Pinacothèque de Munich; les spécimens d'animaux antédiluviens qu'il contient sont des plus remarquables. On le parcourt avec d'autant plus d'intérêt que dans l'espace restreint de sept ans une pareille collection a pu être assemblée dans un édifice qui ferait le plus grand honneur à mainte ville d'un siècle d'existence. Ma promenade me fait découvrir un théâtre d'été, entouré d'un beau jardin, une enceinte avec amphithéâtre en pierre de taille pour le jeu de paume, et plusieurs établissements d'utilité publique ou de récréation. L'activité se manifeste de toutes les façons, les tramways sillonnent les rues,

maçons et charpentiers travaillent partout; on entend le français, l'allemand, l'italien et même des langues qu'on ne comprend pas.

Ensenada se trouve à trois quarts d'heure de la Plata; ces deux localités se relieront dans un avenir prochain par l'accroissement forcé des constructions et le développement que donnera l'achèvement du port aux villes nouvellement créées [1]. Déjà un tramway fait, entre elles, un service régulier du matin au soir.

La direction des importants travaux du port d'Ensenada a été confiée par le gouvernement argentin à des ingénieurs hollandais. Ces travaux touchent à leur fin, et d'ici peu de temps les steamers d'Europe pourront être amarrés aux quais immenses qui ont été construits. Muni d'une lettre de recommandation pour M. Waldorp, le directeur en chef, je suis reçu avec une extrême courtoisie; l'aimable ingénieur me fait visiter en détail les maçonneries solides qui se sont élevées sur ces plages sablonneuses, les magasins spacieux qui serviront à recevoir les marchandises débarquées des paquebots, les établissements de la douane, les scieries de bois et les usines de forge. Nous montons sur une chaloupe à vapeur et suivons le grand canal qui conduit à l'embouchure du fleuve; puis on me mène à travers les bassins, où de puissants dragueurs sont à l'œuvre, pour enlever la masse bourbeuse et la déposer au moyen de longs tuyaux en fonte sur les rives qui s'étendent derrière les bords maçonnés. La manipulation qu'on fait subir au dépôt retiré du fond de la rivière est assez ingénieuse. En aspergeant d'eau cette masse confuse de gravier, de limon et de blocs d'argile souvent très compacts, on la réduit à l'état liquide. Un nouveau dépôt, plus régulier cette fois-ci, se forme et, en rehaussant le niveau des terrains, les consolide et les fertilise, tandis que l'eau s'écoule et retourne au fleuve. Déjà la végétation s'est emparée des terres recouvertes du dépôt fécondant; buissons, arbustes et arbrisseaux appa-

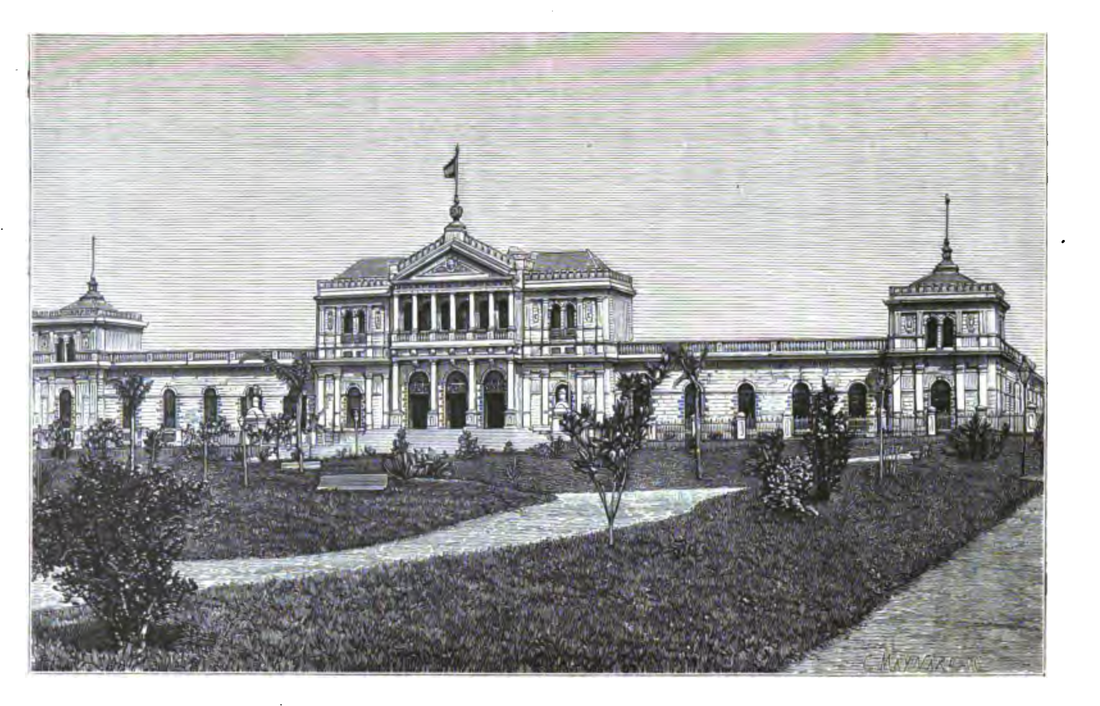
1. Depuis que ces lignes ont été écrites, le nouveau port a été solennellement inauguré.

raissent au milieu des herbes de la prairie et des modestes fleurs des champs.

Je me serais cru encore ici en plein pays italien; partout où je me promène, je n'entends que le langage de Dante, souvent défiguré toutefois par le patois napolitain, peu harmonieux à l'oreille.

D'un côté, on me conseille de remonter le fleuve du Parana, de visiter les provinces de Santa Fé, de Cordoba, de Corrientes et de pousser jusqu'au Paraguay; d'autres personnes m'affirment que ce voyage de quelques semaines m'offrira plus de déceptions que de charme. Le pays est généralement plat et sablonneux, la verdure est pauvre, la végétation ne peut que former un triste contraste avec les terres de toute beauté que j'ai parcourues dans le Pacifique. Après avoir complété mes renseignements auprès de voyageurs compétents, je renonce à ce voyage peu attrayant. Ce que je regrette, c'est de ne pouvoir dans cette saison de l'année me rendre par la voie de terre jusqu'au Chili, c'est-à-dire prendre le chemin de fer jusqu'à Mendoza et traverser la Cordillère des Andes pour aboutir à Santiago et de là gagner Valparaiso. En été ce passage est facile, mais, dans la saison où nous sommes, les routes à travers les montagnes sont couvertes de neige; le voyage est compliqué, même dangereux. Le chemin de fer entre Mendoza et Santiago est en construction, mais cette ligne, qui présente de grandes difficultés, ne sera pas terminée avant six ou huit ans. Force m'est donc de m'incliner devant l'impossibilité matérielle qui m'empêche de retourner en Europe par la voie de Valparaiso et de Panama; je bornerai mes excursions dans l'intérieur à une simple visite de Rosario, ville importante au point de vue du commerce et peu distante de Buenos Ayres.

Le train m'y conduit en huit heures. Je passe Campana, où se trouve une des quatre fabriques pour la congélation des moutons que renferme la province. A travers le vasistas de mon compartiment le regard se perd dans un désert de sable et des plaines arides; rien ne rompt la monotonie du parcours que d'énormes troupeaux de bétail et de moutons.



Le Palais de Justice à la Plata

Des cadavres en putréfaction et des carcasses entièrement dépourvues de matières charnues attestent de la fragilité de la vie animale; çà et là les prairies et les éteules en feu jettent une clarté sinistre à travers les ténèbres du soir. A neuf heures je suis rendu à destination et descends au Grand Hôtel Central.

Rosario, ville de soixante mille âmes, est bâtie en échiquier. Les rues sont larges, mais affreusement pavées; plusieurs d'entre elles ne le sont même pas du tout et représentent des monceaux de sable que la pluie transforme en cloaques indescriptibles. Cet état de choses soulève des plaintes continuelles, mais le conseil municipal a l'oreille dure, à ce qu'il paraît. Au lieu de pourvoir à ces améliorations urgentes, on ne se préoccupe que de la construction de grandes maisons et d'édifices à l'aspect grandiose; les réclamations de la population tout entière, pataugeant dans la boue ou s'essoufflant à traverser ces sables mouvants, n'arrivent pas à apitoyer le pouvoir.

Une journée me suffit largement pour voir Rosario; je remarque beaucoup de mouvement dans le port, beaucoup d'animation dans les rues; je m'arrête devant des constructions vraiment imposantes, j'entre dans un café où vingt billards, tous occupés, produisent un bruit du diable; je me fais voiturer pendant quelques heures dans les alentours, où il n'y a absolument rien à voir, et je constate enfin avec plaisir qu'il est temps de me rendre à la gare du chemin de fer pour y prendre le train de nuit. L'excursion de Rosario est un voyage obligatoire, dit-on, pour quiconque visite la République Argentine : comme agrément, le touriste peut parfaitement s'en dispenser.

Ce que j'ai vu de plus intéressant dans cette promenade, c'est le *coche dormitorio* : le wagon-lit, attaché au train. Il est d'une propreté irréprochable, et le confort offert au voyageur dépasse largement celui qu'on nous fait payer trois fois plus cher sur les parcours du continent européen.

Trois jours me restent avant de m'embarquer pour la France. J'ai pris mon passage à bord du *Portugal*, paquebot des Messageries Maritimes, dont le départ est

annoncé pour le 5 septembre. Grâce à une lettre de la direction pour son agent à Buenos Ayres, j'obtiens une cabine à deux places, et l'on fera tout son possible pour m'y laisser seul. Le bateau sera bondé de passagers, parmi lesquels plusieurs retardataires, désirant visiter l'Exposition avant qu'elle ferme définitivement ses portes; tous les paquebots en destination d'Europe ont été archipleins depuis l'ouverture de ce grand congrès des peuples. Le voyage de vingt-deux jours avec un compagnon de cabine d'origine espagnole ou brésilienne n'est pas précisément l'idéal de mes rêves; j'ai des souvenirs, trop récents à la mémoire, du sans-gêne de ces messieurs. Aussi je me réserve le droit de payer le supplément réglementaire de 40 pour 100 sur mon prix de passage et de rester complètement seul, pour le cas où l'on se verrait forcé, faute de place ailleurs, de m'adjoindre un compagnon. Heureusement je n'ai pas eu besoin de m'imposer ce sacrifice.

C'est à regret que je fais mes préparatifs de départ et que je renouvelle mes promenades dans les quartiers qui m'ont le plus frappé. Dans une de mes dernières excursions hors de la ville, je rencontre des femmes savourant le *yerba-mate*, dont on m'a tant parlé, que je n'ai pas encore goûté et qui constituait jadis le breuvage principal des Argentins. Le yerba-mate — le thé du Paraguay — appartient à la famille des ilicinées, à la même famille que notre houx. Il n'est pas cultivé par les habitants, mais croît spontanément dans toutes les forêts vierges qui s'étendent jusqu'au haut Parana.

Pour recueillir et préparer le thé du Paraguay, voici comment on procède : on se réunit à un endroit fixé à l'avance, et de là on commence à envoyer les travailleurs à la recherche de l'arbre de yerba-mate. Il s'agit d'abord de s'ouvrir un passage à travers la forêt, qui non seulement est très épaisse, mais qui de plus est défendue par une quantité de buissons épineux. Les travailleurs s'arment d'une sorte de grand coutelas, espèce de dague, qu'ils appellent *machete*, et qui leur sert à abattre les arbustes pour former un sentier au milieu du bois. Quand ils en

ont ainsi pratiqué plusieurs, on en fait un plus grand à la hache.

Entrés dans le bois, les travailleurs pénètrent jusqu'au point où se trouvent les arbres du mate, abattent les rameaux couverts de feuilles, les chargent sur leurs épaules et les portent à un endroit désigné où les attend le chef d'escouade. Celui-ci pèse les feuilles, puis les envoie au lieu où doit s'élaborer la préparation. Là se trouvent des espèces de fours de différents modèles. Quand les feuilles sont bien torréfiées, on les transporte dans les magasins, où finalement ont lieu la trituration, puis l'emballage, soit dans de simples sacs de toile, soit dans des poches taillées dans des cuirs de bœufs. Ces derniers sont confectionnés avec des peaux fraîches; naturellement, en se séchant, la peau se rétrécit, et la poudre de yerba, comprimée, forme une masse dure, plus capable de résister aux influences atmosphériques. Enfin, les colis ainsi préparés sont chargés sur les gabares et les chalands qui font le service des rivières et transportent le produit dans le pays tout entier.

Le mate a été analysé par une foule de chimistes, qui tous y ont trouvé beaucoup d'éléments analogues à ceux qui ont été constatés dans le café. Le fait est que le yerba-mate est une substance très excitante. Et cela est si vrai que les indigènes s'en servent pour faire de longs voyages où ils ne doivent rien trouver à manger, et qu'il en est de même dans la République Argentine, où les *gauchos* des prairies en font le plus grand usage. Il semble effectivement que cette boisson doive donner une certaine énergie, passagère bien entendu, mais qui dure quelques heures et peut singulièrement aider à supporter les fatigues d'un voyage.

L'infusion de la yerba se prend dans une courge ou calebasse, vide et préalablement séchée, comme aussi souvent ornée des gravures les plus délicates et les plus capricieuses. Pour employer ce récipient, on le remplit d'abord de yerba en poudre, et puis on le plonge dans un vase rempli d'eau. Quand, en conséquence, il a bien pris la saveur de la yerba, on le sèche, et lorsqu'on veut *prendre*

le mate, on y verse une petite quantité de poudre, puis on introduit la *bombilla*, qui n'est autre chose qu'un petit tube d'argent ou d'autre métal, terminé par un renflement percé de trous; enfin on y verse de l'eau chaude; il n'y a plus qu'à aspirer la boisson.

Autrefois les femmes de Buenos Ayres avaient l'habitude de se tenir des heures entières sur le seuil de leurs portes, savourant le yerba-mate, et causant entre elles, comme le font dans les cafés les habitués, attablés pendant tout un après-midi devant leur chope ou leur absinthe. Cette coutume tend à disparaître, et ce n'est qu'à titre d'exception que je rencontre des femmes du peuple aspirant la liqueur traditionnelle par les tubes qui ont servi peut-être à plusieurs générations. Ces dames sont de toute amabilité; elles me donnent non seulement les explications que je leur demande, mais m'offrent même de goûter le breuvage inconnu. Je refuse poliment, sous prétexte que je crains que cette infusion ne me fasse du mal, mais en réalité parce que je ne désire pas approcher de mes lèvres la *bombilla*, datant probablement du siècle dernier.

Le soir même, étant invité à dîner en ville, j'eus l'occasion de goûter le yerba-mate, cette fois-ci préparé en mon honneur suivant les règles strictes de l'art et servi avec un chalumeau dont la propreté ne laissait place à aucun doute. Ma curiosité était satisfaite; c'est une boisson rappelant plus ou moins le thé, mais manquant de saveur.

5 septembre. — J'ai fait mes visites d'adieu aux familles dont l'aimable accueil m'a laissé de si bons souvenirs. Je me rends avec mes bagages à la *Boca del Riachuelo*, d'où un petit bateau à vapeur me conduira jusqu'au *Portugal*, ancré au large. Sur ce petit bateau il n'y a bientôt plus de place pour une mouche, et les bagages amoncelés sur le pont atteignent la hauteur de la cheminée; espérons que cette pyramide ne s'effondrera pas sur les malheureux passagers, qui n'ont pas plus de liberté dans leurs mouvements que les figues de Smyrne étagées dans les boîtes carrées que nous vend l'épicier.

Comme avant-goût de la traversée, cela manque de

charme; aussi est-ce avec un soulagement sincère que je commence à distinguer la silhouette de notre *Portugal* et que peu après je monte à bord.

Quelle cohue! et dire qu'un second remorqueur va nous amener encore un nombre égal de voyageurs! Le maître d'hôtel, les garçons, ne savent où donner de la tête; chacun les interpelle, on crie en espagnol, en français; c'est un brouhaha indescriptible.

Le pont, les couloirs, l'entrée du salon même sont encombrés de malles et de valises; on dirait une maison de Paris le jour du terme, quand plusieurs déménagements s'accomplissent à la fois. Quelques passagers sont déjà furieux : ils ont constaté qu'ils sont trois dans une cabine des premières; d'autres sont logés dans des cabines à six couchettes des secondes, où il ne reste pas de place pour introduire le plus petit colis.

Moyennant un léger pourboire j'ai mis la main sur un des garçons, et lui fais descendre mes bagages dans la cabine dont le numéro est inscrit sur mon billet de passage. Quand tout s'y trouve en sûreté, je mets tranquillement la clef dans ma poche, et je remonte sur le pont pour assister aux péripéties de l'embarquement des retardataires et au vacarme qui règne d'un bout du navire à l'autre.

Le *Portugal* est un beau navire, mesurant 140 mètres de longueur sur 14 de largeur, mais je préfère l'aménagement de l'*Océanien*. Au moment où les derniers préparatifs du départ s'accomplissent, le salon se transforme en salle à manger; je constate que sur cette ligne on dîne à de petites tables de 4 ou 6 couverts. Il s'agit de choisir sa société, et de ne pas s'exposer à une distribution arbitraire de places de la part d'un maître d'hôtel; deux repas quotidiens pendant 22 jours forment un total de 44, pendant lesquels un voisin désagréable serait capable de vous couper l'appétit. J'embauche trois compagnons de table, et suis casé à souhait pendant tout le cours de la traversée.

Voici le courrier qui arrive; nous partons au moment où le soleil disparaît à l'horizon. Dans la soirée je fais la connaissance du commissaire pour lequel le chargé d'affaires

de France à Buenos Ayres m'avait donné un mot de chaleureuse recommandation. Il adore le whist, me présente à deux autres voyageurs, et à l'heure du thé nous commençons notre premier rob. Cette partie se répétera tous les jours jusqu'à ce que nous soyons en vue des côtes de France.

A la pointe du jour nous sommes mouillés devant Montevideo; nous ne repartirons qu'à cinq heures du soir. Je me rends à terre avec le remorqueur et me promène en ville jusqu'au moment où le petit steamer va conduire les passagers à bord.

Trois jours après, nous jetons l'ancre devant Rio; j'ai le temps d'y faire une nouvelle ascension du Corcovado et d'admirer une seconde fois ce panorama unique au monde. Les bagages que j'ai laissés au Brésil en juin sont envoyés à bord par les soins obligeants de M. le consul des Pays-Bas, qui m'accompagne jusqu'au débarcadère. Un de ses amis part également pour l'Europe avec le *Portugal* et m'offre une place dans un remorqueur spécial qui a été mis à sa disposition.

Cette fois-ci nous sommes au grand complet. Toutes les cabines réservées pour Montevideo et Rio de Janeiro sont occupées, et lorsque, le lendemain matin, je me promène sur le pont, je me réjouis à l'idée que la traversée jusqu'à Bordeaux ne prendra que 16 ou 17 jours.

Quelle mosaïque d'éléments disparates, quelle société polyglotte, quel bruit assourdissant! Les Argentins et les Brésiliens forment la majorité; ces aimables compagnons ne causent pas, mais crient tout le temps. Ils crachent à droite et à gauche et affectent un luxe qui me fait sourire; ils sont couverts de bijoux et de diamants et vêtus tout de neuf; l'un sent le patchouli, l'autre le chypre, il y en a qui se promènent irréprochablement gantés et en souliers vernis. Une cravate écarlate sera remplacée demain par une cravate bleu ciel, et toute la garde-robe sera endossée à tour de rôle, pour que vous puissiez juger de l'importance de son propriétaire. Nous avons en outre quelques commis voyageurs, dont l'un chantera des morceaux

d'opéra du matin au soir, au désespoir des gens tranquilles, qui ne demandent qu'à lire paisiblement dans un coin; deux ou trois actrices abandonnées à Rio par un impresario peu scrupuleux, une vingtaine d'enfants pour la plupart insupportables, un monsieur jouant dix fois par jour les mêmes airs sur le piano. Heureusement et comme compensation nous avons un certain nombre de personnes bien élevées et sociables. M. le comte Amelot, ministre de France à Rio, est du nombre. Certain jour, que nous échangeons nos idées sur le monde turbulent qui nous entoure, nous arrivons à établir le paradoxe : que la situation d'un personnage mal élevé constitue un bonheur. On ne se gêne pas et l'on ennuie les autres; tandis que nous, nous ne pouvons rien opposer à ces gens-là et nous devons les subir toute la journée et en tout!

Le commandant s'isole autant qu'il peut et ne cause qu'à de rares intervalles avec quelques passagers; le commissaire m'avoue que sur cette ligne de la Plata il se considère comme un gendarme, appelé à faire respecter continuellement les règlements et les convenances. Il a dû se lever à minuit la veille pour monter sur le pont et prier un jeune Bordelais (qu'on a déjà surnommé *le hurleur*) d'interrompre le *Laisse-moi, laisse-moi contempler ton visage*, qu'il chantait à tue-tête à cette heure tardive.

Avant qu'il fasse complètement jour, je suis réveillé chaque matin par les cris d'une Espagnole appelant à travers les couloirs sa femme de chambre ou ses enfants; des Brésiliens, peu soucieux des convenances, fument dans leurs cabines et empestent la partie du bateau où je suis logé. Mon voyage à bord du *Portugal* est bien le plus désagréable que j aie jamais fait sur un bateau des Messageries; il paraît que les inconvénients dont je me plains forment l'état normal sur cette ligne.

La chaleur augmente; nous avons dépassé l'équateur et approchons des côtes du Sénégal. Voici Dakar, triste petite ville perdue dans un entourage de sable, manquant de verdure et surchauffé par un soleil torride. La quarantaine imposée à tout navire venant de Rio nous empêche d'aller

à terre ; nous sommes forcés de rester à bord et de subir les désagréments de l'embarquement du charbon et des cris d'une horde de nègres qui viennent dans leurs youyous nous offrir des fruits et des caméléons. C'est bien la race la plus laide qu'on puisse voir, tenant autant du poisson que de l'homme, et faisant ample moisson des pièces blanches qu'on leur jette et qu'ils attrapent en plongeant dans l'eau. Dakar est relié à la ville plus importante de Saint-Louis par une voie ferrée de 263 kilomètres. C'est dans cette dernière ville que réside le gouverneur de la colonie ; autrefois il habitait l'îlot de Gorée, situé en face de Dakar.

Nous embarquons quelques officiers et soldats, tous enchantés de quitter ce triste pays et de revoir le sol natal. Je me demande avec une certaine préoccupation où le commissaire va loger les premiers. « Soyez sans crainte, me glisse-t-il à l'oreille, le cas a été prévu, j'ai tenu en réserve une cabine pour les officiers que nous prenons d'habitude au Sénégal. »

Au fur et à mesure que nous nous éloignons du continent africain, la température se rafraîchit. La Croix du Sud a disparu du firmament ; les constellations de l'hémisphère boréal brillent dans tout leur éclat. Vénus, la Grande Ourse se montrent au milieu du scintillement d'étoiles qui salue notre approche des côtes européennes.

Dans la soirée du 24 septembre nous jetons l'ancre devant Belem, dont les lumières se confondent avec celles de la grande ville de Lisbonne qui s'élève en amphithéâtre au fond d'une baie ravissante. Malheureusement, en Portugal, la crainte de la fièvre jaune impose généralement la quarantaine aux paquebots venant du Brésil ; nous serons donc, comme à Dakar, les victimes des précautions sanitaires et devrons renoncer à une promenade en ville. Il faut se contenter le lendemain matin de braquer les lorgnettes sur la cité pittoresque, le fort de Belem et les constructions mauresques qui l'environnent.

Nous embarquons une profusion de fleurs et de fruits qui transforment le salon en un véritable jardin, et les

marchands dont les embarcations entourent notre steamer font de bonnes affaires. Si la race espagnole a ses défauts, elle possède au moins la qualité d'être gracieuse pour les dames.

Encore quarante-huit heures avant d'arriver à destination; le golfe de Biscaye est agité comme toujours; puis une côte basse est en vue et bientôt on distingue un premier phare. Nous entrons dans l'embouchure de la Gironde aux eaux jaunâtres; les passagers sont réunis sur le pont, les malles et les valises sont bouclées, tous les regards se portent sur les premières maisons qui bordent le fleuve.

Nous mouillons devant Pauillac et transbordons sur un petit bateau à vapeur de la compagnie des Messageries, qui nous conduit à Bordeaux. Me voilà encore une fois revenu sain et sauf d'un voyage autour de notre globe; si mes bagages se sont accrus depuis le jour de mon départ, il en est de même de mes souvenirs. Et quand après avoir parcouru dans l'espace de onze mois, tant sur terre que sur mer, une distance totale d'à peu près 70 000 kilomètres, je remets les pieds sur le boulevard, je rencontre les mêmes flâneurs dont les pérégrinations n'ont peut-être pas dépassé les fortifications. S'ils n'ont pas, comme moi, couru la chance de périr dans un cyclone ou d'être mangés par les sauvages des Nouvelles-Hébrides, ils ont eu leurs tribulations comme le globe-trotteur perdu sous l'horizon des antipodes. Ils viennent de subir une condamnation à six mois d'Exposition : décidément, j'aime encore mieux le tangage et le roulis de mes bateaux !

FIN

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE V

CHAPITRE VI

CHAPITRE VII

CHAPITRE VIII

CHAPITRE IX

CHAPITRE X

CHAPITRE XI

CHAPITRE XII

CHAPITRE XIII

CHAPITRE XIV

CHAPITRE XV

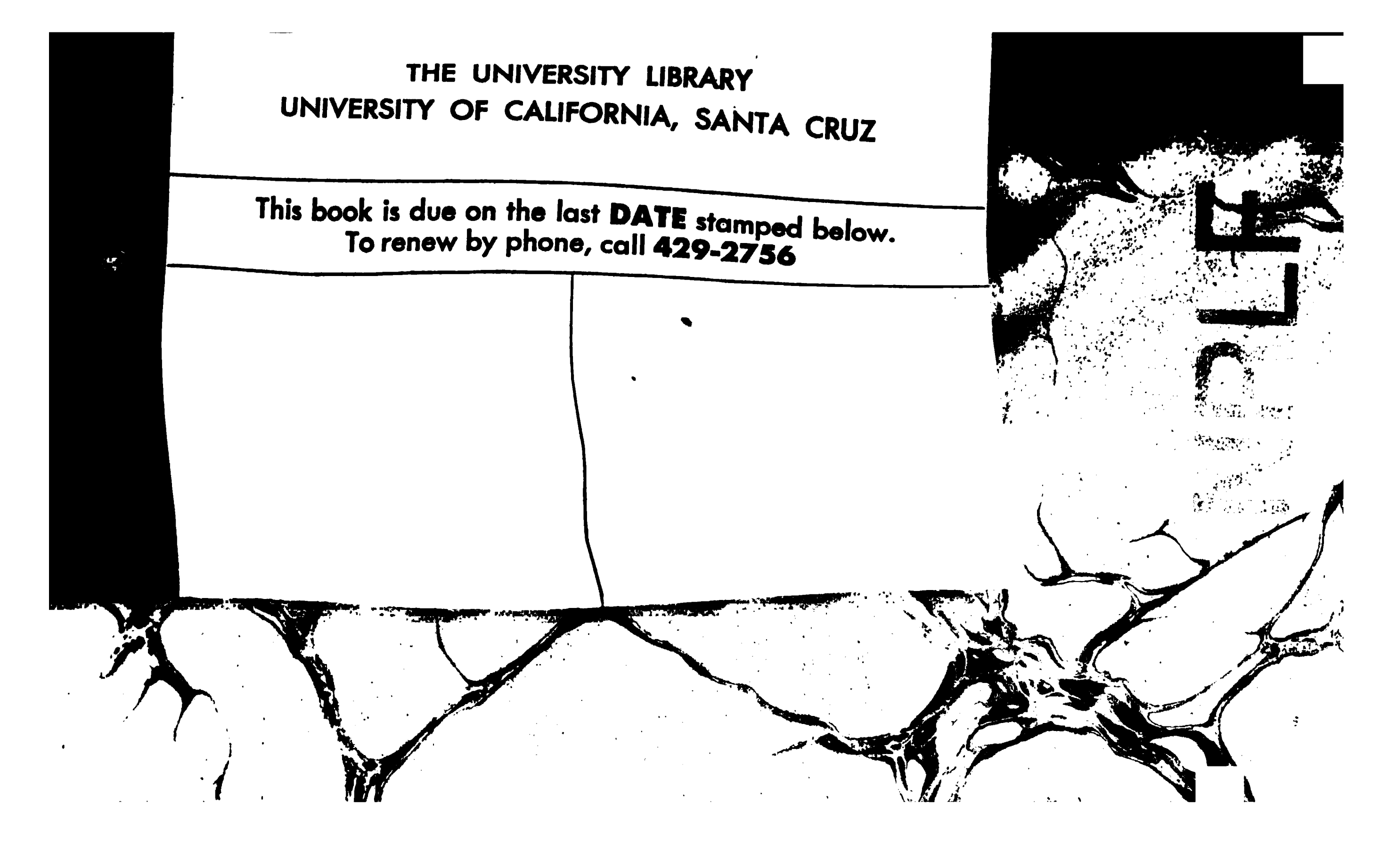
CHAPITRE XVI

CHAPITRE XVII

CHAPITRE XVIII

CHAPITRE XIX

Coulommiers. — Imp. Paul BRODARD.


THE UNIVERSITY LIBRARY
UNIVERSITY OF CALIFORNIA, SANTA CRUZ
This book is due on the last DATE stamped below.
To renew by phone, call 429-2756


DU21.V4
3 2106 00051 1185